



GDDKiA - Kielce
RPW/46290/2025 N
Data:2025-12-19

**Dyrektor Generalny Dróg
Krajowych i Autostrad**
ul. I. Paderewskiego 43/45,
25-950 Kielce

Petycja w sprawie:

Niezwłocznego rozwiązania umów (skutkującego przerwaniem robót i prac dla S74 na odcinku Kielce Zachód – Kielce Bocianek):

1. Nr 10/1/RR/2022/2023 zawartej z wykonawcą robót – firmą Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o.
 2. Nr 10/4/UR/2022/2023 zawartej z Inżynierem Kontraktu – firmą Multiconsult Polska Sp. z o. o.
- Rozpoczęcia prac nad przygotowaniem dokumentacji i postępowania dot. Północno-Wschodniego Obejścia i/lub Wschodniej Obwodnicy Kielc.

Dla zadania:

Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla odcinka drogi ekspresowej S74 Przełom/Mniów – odc. Kielce (S7 węzeł Kielce Zachód) – Kielce (DK73)

Działając jako przedstawiciel grupy inicjatywnej AdCK.pl przedkładam niniejszą petycję wraz z załączonymi podpisami osób popierającymi petycję i wyrażającymi sprzeciw dla budowy S74 przez miasto Kielce:

- Przedsiębiorców działających w Kielcach;
- Mieszkańców Kielc;
- Osób pracujących, studiujących w Kielcach;
- Osób, którym zależy na poszanowaniu zasad współczesnej urbanistyki, Praw Człowieka: do oddychania czystym powietrzem, życia w cichym środowisku i zdrowym środowisku (co wpływa na zdrowie i warunki życia ludzi).

Wnoskujemy o: niezwłoczne rozwiązanie umów (skutkujące przerwaniem robót i prac dla S74 na odcinku Kielce Zachód – Kielce Bocianek):

1. Nr 10/1/RR/2022/2023 zawartej z wykonawcą robót – firmą Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o.
 2. Nr 10/4/UR/2022/2023 zawartej z Inżynierem Kontraktu – firmą Multiconsult Polska Sp. z o. o.
- Rozpoczęcie prac nad przygotowaniem dokumentacji i postępowania dot. Północno-Wschodniego Obejścia i/lub Wschodniej Obwodnicy Kielc.

Uzasadnienie:

Aspekt ekonomiczno-finansowy.

Jeśli GDDKiA będzie realizowała S74 przez Kielce to narazi Skarb Państwa RP, fundusze UE oraz podatników na szkodę finansową wielkich rozmiarów. Będzie to nierzetelność urzędnicza.

Realizacja zadania w forsowanym przez GDDKiA rozwiązaniu według szacunków przeprowadzonych przez -- (więcej na www.adck.pl) spowoduje stratę co najmniej 400 milionów złotych na samym koszcie robót inżynieryjno-drogowych. Dodatkową stratą finansową być może znacznie większą będą koszty odszkodowań za przejęte nieruchomości (grunty oraz budynki do wyburzenia), a także potencjalne roszczenia o odszkodowania z powodu utraty wartości nieruchomości przylegających do projektowanej S74.

Korzystniej finansowo i środowiskowo jest wypowiedzieć umowy:

Wykonawcy – Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o.,

Nadzorowi – Multiconsult Polska Sp. z o.o.,

zapłacić za wykonane prace, wypłacić umowną kwotę za rozwiązanie umowy (o ile tego zapisy umowy i przetargowe wymagają) i wybudować Północno-Wschodnie Obejście Kielc. Propozycja przebiegu Północno-Wschodniego Obejścia Kielc w załączeniu (załączniki nr 1, 2, 3).

W piśmie GDDKiA skierowanym do Prezydenta miasta Kielce z dn. 2019.03.01 (O.KI.I-1.4111.9.2019.2.mwk) przedstawiono opinię rażąco odbiegającą od współczesnej wiedzy i praktyki hydrotechnicznej. Mianowicie GDDKiA twierdziła w nim, że wykonanie długiego tunelu jest możliwe wyłącznie poprzez jego drażenie za pomocą tarczy TBM. Konieczność stosowania tarczy TBM uzasadniała w następujący sposób: *'...Najbardziej newralgicznym obiektem jest Zalew Kielecki. W miejscu tym możliwe były tylko dwa rozwiązania: przejście na poziomie obecnej DK74 lub zagłębienie się tunelem poniżej istniejącego spustu wody z zalewu. W tym drugim przypadku tunel musi być posadowiony b. głęboko. Będzie to oddziaływało na przebieg niwelety na większości długości odcinka..'* Stąd wybrano droższe i niekorzystne środowiskowo rozwiązanie prowadzenia tranzytu (S74) na poziomie obecnej DK74. Forsowane przez GDDKiA rozwiązanie powoduje: zwiększone koszty związane z zasypaniem części Zalewu Kieleckiego oraz konieczność stosowania drogich rozwiązań inżynieryjno-drogowych na odcinku pomiędzy ulicami Zagnańską i Marszałkowską.

Można było uniknąć wyżej wskazanych niepotrzebnych kosztów i problemów poprzez zastosowanie konstrukcji syfonu do odprowadzania wody z Zalewu Kieleckiego. Rozwiązanie to daje pełną elastyczność w doborze rzędnej posadowienia tunelu – umożliwiając wykonanie długiego, płytko posadowionego tunelu relatywnie taną metodą odkrywkową (gwarantując zachowanie wymaganych kształtów profili podłużnych jezdni). Nie było i nie ma konieczności zagłębienia tunelu poniżej spustu wody z Zalewu Kieleckiego. Prowadzenie wody poniżej tunelu jest bezpieczniejsze niż prowadzenie jej nad tunelem.

Zaproponowane użycie syfonu jest od dawna znane i stosowane w hydrotechnice. Jest ono przedmiotem wykładów i skryptów uczelnianych. Gdyby przed ogłoszeniem przetargu przeprowadzono konsultacje społeczne nad aktualną koncepcją projektową znalazłby się w Kielcach przynajmniej jeden inżynier mający podstawową wiedzę z hydrotechniki. Uniknięto by przyjęcia niezwykle drogiego, uciążliwego dla środowiska i mieszkańców prowadzenia ruchu tranzytowego, oraz lokalnego na powierzchni terenu w strefie Zalewu Kieleckiego.

Aby nie być gołosłownym w kwestii podstawowej wiedzy hydrotechnicznej poniżej przedstawiono dwa historyczne przykłady zastosowania konstrukcji syfonu.

a) Zabezpieczenie przeciwpowodziowe Słupska od rzeki Słupi.

Zostało ono zrealizowane przez niemieckich inżynierów i z powodzeniem, bezobsługowo funkcjonowało w okresie międzywojennym.

Polegało ono na wykonaniu dwóch suchych polderów zalewowych z obu stron rzeki Słupi. Przewałem wałowym wody powodziowe retencjonowane były do prawego polderu. Po jego wypełnieniu poprzez syfon pod rzeką Słupią wodę retencjonowano na lewym polderze.

b) Doprowadzenie wody pitnej i użytkowej do zamku krzyżackiego w miejscowości Grabiny-Zameczek.

Dzięki temu, że obszar ten jest jedynym przewyższeniem na Żuławach już w XIV wieku funkcjonował tam dwór obronny, otoczony wałem i palisadą, oraz fosą. W 1406r. Krzyżacy wybudowali nowy murowany zamek w stylu gotyckim. Z uwagi, że rzeka Motława znajduje się poniżej poziomu fosi od rzeki Kłodawy poprowadzili kanał – akwedukt doprowadzający wodę do fosi. Kanał znajdował się powyżej poziomu Motławy. Aby poprowadzić wodę przez Motławę na kanale wykonano jaz piętrzący. Wodę z kanału poprowadzono pod dnem koryta Motławy poprzez syfon. W ten sposób dostarczano

wodę pitną, wypełniono fosę zamku oraz zasilano młyn wodny zlokalizowany na końcu fosy. Następnie woda z młyna była odprowadzana do Motławy.

Poprowadzenie tranzytu w tunelu nad obiektem hydrotechnicznym (spustem wody) wyeliminowałoby problemy techniczne i środowiskowe związane wykonaniem wjazdu do tunelu, organizacji ruchu lokalnego przy ulicy Klonowej. Ponadto obniżyłoby koszty inwestycji.

Możliwość i sposób wykonania tego rozwiązania przedstawiono w załącznikach nr 4 i 5.

Realizacja S74 przez Kielce pozbawi mieszkańców osiedla Bocianek blisko 200 miejsc parkingowych. Generuje to konieczność wypłacenia odszkodowań za garaże przeznaczone do rozbiórki. Spowoduje to pogorszenie warunków życia oraz wzrost natężenia ruchu wewnątrz osiedla zwiększając zanieczyszczenie powietrza pomiędzy blokami.

GDDKiA i Wojewoda reprezentujący Skarb Państwa powinni liczyć się z pozwami o odszkodowanie za pogorszenie się warunków życia mieszkańców Kielc, warunków prowadzenia działalności gospodarczej utraty, zmniejszenia zysków oraz degradację środowiska. Pogorszenie warunków prowadzenia działalności gospodarczej niewątpliwie odczują podmioty zlokalizowane w Plaza Center oraz te, które zostaną zasłonięte ekranami dźwiękochłonnymi, do których zostanie utrudniony dostęp.

Zamiast prowadzenia tranzytu w śladzie DK74 należało poprowadzić Północno-Wschodnie Obejście Kielc tak jak pokazano w załącznikach nr 1, 2 i 3. Niezależnie od tego od tego w przyszłości należy wykonać Południowo-Wschodnie Obejście Kielc i/lub Wschodnią Obwodnicę Kielc.

Jedynym racjonalnym rozwiązaniem w obecnej sytuacji jest: natychmiastowe wypowiedzenie umów z Wykonawcą i Nadzorem Robót, wypłacenie im umownych odszkodowań (o ile tego zapisy umowy i przetargowe wymagają) oraz zapłata za dotychczas wykonane prace.

Prowadzenie tranzytu przez centrum miasta (DK74 i DK73) a zwłaszcza jego zwiększenie poprzez budowę S74 jest działaniem na niekorzyść zdrowia wszystkich mieszkańców Kielc i finansów Skarbu Państwa. Budowa S74 przez Kielce zwiększy ilość zanieczyszczeń powietrza generowanych przez pojazdy (pył powstały ze ścierających się opon, klocków hamulcowych oraz spalin). Zwiększy natężenie hałasu i drgań. Pogorszy jakość życia Kielczan.

Działanie jest to niekorzystne finansowo ponieważ generuje niewspółmiernie wysokie koszty budowy dla Budżetu Państwa oraz spadek cen nieruchomości wzdłuż przewidywanej przez GDDKiA S74 przez Kielce.

Jak pokazano w załączniku nr 1 bez problemu można wykonać Północno-Wschodnie Obejście Kielc wykorzystując istniejącą dwujezdniową drogę od węzła Kielce Północ (Wiśniówka), doprowadzając fragment ulicy Radomskiej do standardu 'S' do wysokości ogródków działkowych, a następnie budując drogę ekspresową poprzez nieurbanizowane tereny do S74.

Z S74 można w dogodnym miejscu wykonać zjazd na południe tworząc Południowo-Wschodnie Obejście. Rozwiązanie to było dostępne i możliwe do realizacji w przeszłości jest możliwe do wykonania również obecnie jak, i w przyszłości.

W Raporcie o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Środowisko nie uwzględniono negatywnego wpływu planowanej inwestycji na Dolinę Silnicy – co powoduje zagrożenie dla dofinansowani projektu rewitalizacji Doliny Silnicy.

Ze względów ekonomicznych zasadne jest rozwiązanie umów z: INTERCOR Sp. z o.o., MULTICONSULT POLSKA Sp. z o.o., wypłacenie umownych odszkodowań (o ile tego zapisy umowy i przetargowe wymagają) oraz wykonanie ekonomicznie, środowiskowo i społecznie zasadnego Północno-Wschodniego Obejścia Kielc i/lub Wschodniej Obwodnicy Kielc.

Budowa Północno-Wschodniego Obejścia Kielc da oszczędność ponad 400 milionów złotych na robotach inżyniersko-drogowych. W skali całego przedsięwzięcia – znacznie więcej. Ponadto uniknie się dzięki niej pozwów o odszkodowania od mieszkańców Kielc.

Koszt robót związanych z budową Północno-Wschodniego Obejścia Kielc to 145-165 milionów złotych (ceny rok 2025).

Aspekt formalno-proceduralny.

Inwestor wbrew opinii mieszkańców Kielc wyrażonej w konsultacjach społecznych w dniach 2011.04.12-2011.04.26 podjął decyzję o prowadzeniu tranzytu przez Kielce w śladzie DK 74, w standardzie drogi ekspresowej. Mieszkańcy nie wyrazili na to zgody, żądali wykonania Wschodniej Obwodnicy Kielc i wyprowadzenia tranzytu z miasta.

Inwestor przygotowując koncepcje do tych konsultacji w rażący sposób naruszył art. 66 ust. 1 pkt 5 ustawy 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* (dalej u.u.i.ś.), ponieważ wbrew wymaganiom zawartym w tym przepisie nie przedstawił obok proponowanego przez siebie wariantu realizacji inwestycji wariantu alternatywnego, jak również najkorzystniejszego dla środowiska wariantu realizacji przedsięwzięcia.

Decyzja środowiskowa dla tej inwestycji wydana przez RDOŚ Kielce z dn. 2021.07.30 (WOO-1.420.16.2020.KT.46) pozostaje w oczywistej, jawnej sprzeczności z art. 66 ust. 1 pkt 5 ww. ustawy. Warianty przedsięwzięcia powinny się różnić przede wszystkim pod względem sposobu, w jaki przedsięwzięcie w każdym z tych wariantów będzie oddziaływać na środowisko, ponieważ ich rolą jest wskazanie alternatywnych rozwiązań pozwalających to środowisko chronić w jak najpełniejszym wymiarze.

Rozwiązania realizacji S74 przez Kielce polegające na prowadzeniu tranzytu w wykopie czy też w wykopie i dwóch krótkich tunelach pod względem zanieczyszczenia środowiska niczym się nie różnią. Zanieczyszczenia z tuneli będą wydostawały się do atmosfery tak samo jakby S74 przebiegała w samym wykopie. Tunele nie zostały wyposażone w systemy filtracji i oczyszczania powietrza. Budowa dwóch krótkich tuneli wymusza przybliżenie ruchu lokalnego do budynków mieszkalnych (w tym konieczności wyburzeń budynków mieszkalnych). W obszarze wjazdów/wyjazdów z tunelu z uwagi na możliwości organizacji ruchu lokalnego przybliżenie ulicy Jesionowej do istniejących budynków mieszkalnych jest szczególnie niekorzystne i uciążliwe. Jako rozwiązania alternatywnego nie rozważano wykonania Północno-Wschodniego Obejścia Kielc (np. takiego jak pokazano w załącznikach 1, 2, 3) czy też Wschodniej Obwodnicy Kielc.

Bezsprzecznie wariant racjonalny nie może mieć charakteru pozornego, tj. nie może się sprowadzać do zaproponowania realizacji przedsięwzięcia w tej samej lokalizacji przy niewielkich różnicach technologicznych (por. wyrok NSA z 21 lutego 2018 r. sygn. II OSK 1871/17). Z kolei 'alternatywność' oznacza, że wariant ten musi się różnić od wariantu proponowanego przez inwestora w zakresie oddziaływania na środowisko. 'Alternatywność' wymaga, co do zasady, zaproponowania wariantu różnego pod względem kryteriów przestrzennych (jak np. lokalizacja, skala i rozmiar inwestycji) lub technologicznych (jak np. rodzaj użytych materiałów, moc i produktywność zainstalowanych urządzeń). Należy bowiem podkreślić, że na gruncie obowiązujących przepisów wybór wariantu do realizacji przedsięwzięcia należy do organu. Aby to było możliwe konieczne jest szczegółowe opisanie w raporcie nie tylko wariantu proponowanego przez wnioskodawcę, który może być tożsamy z wariantem najkorzystniejszym dla środowiska, ale i racjonalnego wariantu alternatywnego, tak aby organ mógł sam dokonać porównania, a nawet wyboru innego niż zaproponowany przez inwestora wariant realizacji przedsięwzięcia. Powyższe wynika wprost z art. 81 ust. 1 u.u.i.ś., który stanowi, że jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia. Trzeba mieć przy tym na względzie, że środowisko stanowi dobro publiczne, natomiast jego ochrona, zgodnie z art. 74 ust. 2 Konstytucji RP jest obowiązkiem władz publicznych. Dlatego Inwestor jest obowiązany przedłożyć taki raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, w którym zostanie rzetelnie przedstawiona analiza wszystkich wariantów, o których mowa w art. 66 ust. 1 pkt 5 u.u.i.ś., a nie tylko wariantu, którym Inwestor jest zainteresowany (por. wyrok WSA w Poznaniu z 29 maja 2014 r., sygn. akt II SA/Po 190/14). Zatem brak w raporcie opisu racjonalnego wariantu alternatywnego oraz brak określenia jego przewidywanego oddziaływania na środowisko musi być uznane za wadę pozbawiającą raportu przydatności dla postępowania. W przypadku zaś oparcia się przez organy na tego rodzaju wadliwym raporcie za uchybienie mogące mieć istotny wpływ na treść rozstrzygnięcia.

Dodatkowo: Inwestor przygotowując materiały przetargowe wcześniej nie przeprowadził konsultacji społecznych, nie przedstawił obok proponowanego przez siebie wariantu realizacji inwestycji wariantu alternatywnego, jak również najkorzystniejszego dla środowiska wariantu realizacji przedsięwzięcia.

Inwestor ma obowiązek opisać różne warianty inwestycyjne, obiektywnie możliwe do realizacji i co istotne zróżnicowane pod względem oddziaływania na środowisko. Aby organ dokonujący analizy przedstawionych propozycji mógł rozważać różny ich wpływ na środowisko i podjąć decyzję co do dopuszczalności realizacji któregoś z wariantów, te różnice muszą być zauważalne i realne dla planowanego funkcjonowania przedsięwzięcia.

Jeżeli zachodzi wadliwość przedstawionych w raporcie wariantów realizacji przedsięwzięcia, to taki raport nie spełnia ustawowych wymagań, koniecznych do wydania decyzji ustalającej środowiskowe uwarunkowania realizacji danego przedsięwzięcia.

Ponadto:

- obecnie forsowany wariant (trasa w wykopie, dwóch krótkich tunelach, na powierzchni terenu) nigdy nie był przedmiotem konsultacji społecznych.
 - prezentowane w 2011r. warianty dotyczyły innych rozwiązań techniczno-funkcjonalnych, niższej kategorii ruchu (KR5) niż przyjętej w obecnym projekcie (KR6).
1. W trakcie procedury wyboru wariantu realizacji przedsięwzięcia całkowicie pominięto stronę społeczną. Nie przeprowadzono konsultacji społecznych.
- a) W dniach 2011.04.12.-2011.04.26 przeprowadzono konsultacje społeczne, których przedmiotem był projekt/koncepcja programowa dla zadania 'ROZBUDOWA DROGI KRAJOWEJ NR 74 NA ODCINKU: PRZEJŚCIE PRZEZ KIELCE (S7 węzeł Kostomłoty-DK73 węzeł Kielce)'. Przedstawiono w niej podstawowe parametry trasy:
- Klasa drogi – S.
 - Prędkość projektowa – 80 km/h.
 - Prędkość miarodajna – 100 km/h.
 - Dopuszczalne obciążenia nawierzchni - 115 kN/oś.
 - Kategoria obciążenia ruchem – KR5.
 - Pas ruchu – 2 × 3,5 m.
 - Pas awaryjny – 2,5 m.
 - Pas dzielący spełniający wymagania techniczne - 5,0 m w tym obustronne bitumiczne opaski wewnętrzne 2 × 0,5 m.
 - Pionowa skrajnia drogi – 4,7 m.
 - Klasa obciążenia obiektów inżynierskich – A.
- (pkt. 4. ppkt. 4.1. Raportu z konsultacji społecznych Rozbudowa drogi krajowej nr 74 do parametrów drogi 2-jezdniowej, klasy ekspresowej na odcinku: Przejście przez Kielce (S7 węzeł KOSTOMŁOTY – DK 73 węzeł KIELCE).
- W 2011 roku strona społeczna żądała wykonania obwodnicy Kielc. Raport z tych konsultacji sporządzono dopiero w 2012 roku.
- b) Tymczasem zgodnie z dokumentacją załączoną do Ogłoszenia o zamówieniu (m.in. Rozdział I, podrozdział 1.1, punkt 1.1.3, ppkt. 1.1.3.1 Programu Funkcjonalno-Użytkowego – PFU) parametry projektowanej drogi przedstawiały się następująco:
- Klasa drogi – S.
 - Prędkość projektowa – 80 km/h.
 - Dopuszczalne obciążenia nawierzchni - 115 kN/oś.
 - Kategoria obciążenia ruchem – KR6.
 - Pas ruchu – 3 × 3,5 m.
 - Pas awaryjny – 2,5 m.
 - Pas dzielący spełniający wymagania techniczne – 5,0 m w tym obustronne bitumiczne opaski wewnętrzne 2 × 0,5 m.
 - Pionowa skrajnia drogi – 5,0 m.
 - Klasa obciążenia obiektów inżynierskich – A.
- c) Zmiana kategorii obciążenia ruchem oraz budowa dodatkowych pasów ruchu są zmianami istotnymi – tym bardziej wymagającą konsultacji ze społeczeństwem.
- d) W dokumentacji załączonej do Ogłoszenia o zamówieniu zawarto zupełnie nowe rozwiązanie funkcjonalno-techniczne trasy – nie konsultując go wcześniej ze społeczeństwem.
- e) Oznacza to, że konsultacje, o których wyżej mowa dotyczyły znacząco różnego projektu, o znacząco mniejszym natężeniu ruchu (KR5) niż w dokumentacji konkursowej (KR6), innego

rozwiązania funkcjonalno-technicznego, a mając na uwadze to, że pomiędzy datą ich przeprowadzenia, a datą ogłoszenia o zamówieniu nie odbyły się inne, należy uznać, że nie zrealizowano obowiązku wynikającego z przepisów prawa m.in. Uchwały Nr XL/780/2021 Rady Miasta Kielce z dnia 11 lutego 2021 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami Kielc.

Zgodnie z uzasadnieniem Uchwały konsultacje społeczne będą prowadzone z poszanowaniem interesu ogólnego tj. ostateczne decyzje podejmowane w oparciu o konsultacje powinny reprezentować interes i dobro ogółu mieszkańców Kielc.

2. Realizacja przedsięwzięcia jest sprzeczna z regulacjami UE ponieważ nie ma na celu wyprowadzenia tranzytowego ruchu kołowego z miasta alternatywnie jego zmniejszenia, ale znaczne zwiększenie jego intensywności. Wskazuje na to zmiana założeń projektowych z 2011r. zakładających kategorię ruchu KR5 na KR6 w 2022r. wraz ze zwiększeniem liczby pasów z dwóch na trzy (plus awaryjny) dla każdej z jezdni. Jest to de facto standard autostradowy.

Realizacja S74 przez Kielce stoi w sprzeczności z regulacjami Unii Europejskiej dotyczącymi rozwoju miast, zmniejszania intensywności ruchu w miastach, w tym ruchu tranzytowego oraz zarządzania ochroną powietrza.

Aspekt środowiskowy.

Korzystniejszym technicznie i środowiskowo od obecnie proponowanego jest wykonanie tunelu na odcinku od ulicy K. Olszewskiego do co najmniej Al. Solidarności (najlepiej do Kampusu UJK). Rozwiązanie to rzecz jasna wiąże się z wysokimi kosztami co tylko potwierdza zasadność ekonomiczną wykonania Północno-Wschodniego Obejścia Kielc jak wcześniej podano. Przykładowo długi tunel umożliwiłby wykonanie skrętu w lewo z ulicy Klonowej w Jesionową oraz wyeliminowałby wiele problemów, które stwarza obecnie planowane rozwiązanie.

1. Nieakceptowalną wadą obecnego projektu jest prowadzenie ruchu na powierzchni terenu w obszarze Zalewu Kieleckiego. Skutkuje ona nieuzasadnionymi kosztami finansowymi oraz stratami środowiskowymi.

Jedynym akceptowalnym środowiskowo na tym odcinku rozwiązaniem jest prowadzenie ruchu tranzytowego w tunelu. Ruch lokalny prowadzić należy nad tunelem. Tunel można wykonać metodą odkrywkową. Przepływ wody z zalewu należy zrealizować za pomocą syfonu biegnącego pod tunelem. Rozwiązanie to daje pełną elastyczność w doborze rzędnej posadowienia tunelu – umożliwiając wykonanie długiego tunelu relatywnie taną metodą odkrywkową (gwarantując zachowanie wymaganych kształtów profili podłużnych jezdni). Eliminuje konieczność zasypywania Zalewu Kieleckiego oraz negatywne oddziaływanie na środowisko poprzez hałas i zanieczyszczenia. Zachowuje walory krajobrazowe, nie narusza strefy ochrony środowiska. Gwarantuje dogodne prowadzenie ścieżek rowerowych i ciągów pieszych z dala od ruchu lokalnego.

2. W miejscach wjazdu i wyjazdu do tunelu (skrzyżowania ul. Jesionowej z ulicami Klonową i Warszawską) będzie występowała skumulowana emisja zanieczyszczeń i hałasu (można przyjąć, że połowa wielkości emitowanej na całej długości tunelu). W Raporcie o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Środowisko brak jest uwzględnienia skumulowanych wielkości zanieczyszczeń wydostających się z tunelu. W tunelach nie przewidziano systemu filtracji powietrza i wychwytu zanieczyszczeń.
3. Prowadzenie ścieżek rowerowych i ciągów pieszych wewnątrz 'tunelu' tworzonego przez ekrany akustyczne (posadowione wzdłuż S74 i jezdni ulicy Jesionowej) jest świadomym narażaniem osób wykonujących wysiłek fizyczny (a więc przy wzmożonej wentylacji płuc) na emisję, a w konsekwencji kumulowanie szkodliwych substancji w organizmie. Ścieżek rowerowych nie powinno budować się w zamkniętej przestrzeni (całkowicie lub przez pionowe ekrany) wzdłuż dróg ekspresowych czy autostrad. Miejski odcinek S74 z uwagi na liczbę pasów ruchu można uznać za ekwiwalent autostrady.
4. Budowa S74 przez Kielce najprawdopodobniej zaprzepaści możliwości realizacji w przyszłości w Kielcach Strefy niskiej i/lub zeroemisyjnej. Przekreśli również zasadność wymiany taboru komunikacji miejskiej na zeroemisyjny a zwłaszcza zasadność dotowania tego zakupu (skoro do miasta wprowadza się tranzyt zamiast go wyprowadzać).
5. Założenie, że nowe nasadzenia w pełni zastąpią drzewa i krzewy przewidziane do wycinki jest nieprawdziwe. Uzasadnienie:

- a) Nowe drzewa zakładając sprzyjające warunki, odpowiednią pielęgnację będą potrzebowały kilkudziesięciu lat aby uzyskać zbliżone parametry biologiczne i środowiskowe (pochłanianie CO₂, przeciwdziałanie hałasowi, zatrzymywanie zanieczyszczeń etc.).
 - b) Większość nowych nasadzeń przewidziana jest pomiędzy jezdniami z dala od wielorodzinnych budynków mieszkalnych. Obecnie istniejące w większości przypadków drzewa i krzewy znajdują pomiędzy jezdniami a blokami – w ten sposób chronią mieszkania i budynki. Ochrona przed hałasem, zanieczyszczeniami nowych nasadzeń nigdy będzie tak skuteczna jak obecnie istniejącej roślinności.
 - c) Drzewa posadzone nad tunelem ze względu na cienką warstwę gruntu zalegającego nad betonem nigdy nie wytworzą silnego i głębokiego systemu korzeniowego – jak ma to miejsce w przypadku obecnie rosnących drzew.
6. W Raporcie o Oddziaływaniu Przedsięwzięcia na Środowisko nie uwzględniono negatywnego wpływu nowych nawierzchni akumulujących ciepło słoneczne tworzących dodatkowe 'wyspy ciepła' podnoszących temperaturę powietrza i pogarszających warunki życia mieszkańców Kielc.
7. Założenie i przyjęcie do analiz, że w perspektywie dziesięciu czy kilkunastu lat nastąpi istotna poprawa, tj. zmniejszenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez tabor ciężarowy, wymiana na niskoemisyjny lub zeroemisyjny – jest nieuzasadnione. Zwłaszcza w świetle:
- a) Nie uwzględnienia w Raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wpływu procesu budowy oraz funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego (generującego dodatkowych ruch pojazdów).
 - b) Przyszłej odbudowy Ukrainy co wiąże się ze zwiększeniem natężenia ruchu ciężkich pojazdów i generowanych przez niego zanieczyszczeń powietrza, hałasu i drgań. W szczególności dotyczy to ukraińskich ciężarówek i naczep, które obecnie często nie spełniają wymagań ekologicznych stawianych polskim przewoźnikom. Ukraińscy przewoźnicy są zwolnieni ze spełniania norm i wymagań zawartych w przepisach UE (aktualnie problem ten jest podnoszony przez polskich przewoźników – jako przykład nieuczciwej konkurencji).
 - c) Niejasności w kwestii zakazu produkcji, rejestracji nowych samochodów osobowych z napędem spalinowym. De facto obecnie obserwuje się próby odstępowania od tego zakazu.
 - d) W prognozie natężenia ruchu nie uwzględniono, że po wykonaniu realizowanych i planowanych odcinków dróg ekspresowych będzie to optymalna trasa łącząca Berlin (Brandenburgię), Zespół Portowy Szczecin-Świnoujście, Zespół Portowy Gdańsk-Gdynia z Lwowem (Ukrainą). Oprócz tego ruch z Via Carpatii do ww. Zespołów Portowych i na Wybrzeże będzie prowadzony przez S74 – przebiegająca przez Kielce. S74 będzie również naturalnym połączeniem Świętokrzyskiego i Podkarpacia z Centralnym Portem Komunikacyjnym w Baranowie. Pokazano to na załączonej mapie TEN-t (załącznik nr 6).

Podsumowując realizacja przedsięwzięcia będzie znacząco negatywnie oddziaływać na:

- a) Mieszkańców (ich dobrostan fizyczny i psychiczny),
- b) Środowisko (realizacja zadania: wymaga masowego wycięcia drzew (ponad 1800), spowoduje wzrost zanieczyszczenia: drganiami, hałasem, spalinami, pyłem ze ścierających się opon oraz klocków hamulcowych, likwidację terenów zielonych, degradację przyległych terenów rekreacyjnych. Wykonanie bardzo dużej powierzchni nieprzepuszczalnej (beton i asfalt) spowoduje powstanie potężnej akumulacji ciepła tzw. 'wyspy ciepła').
W świetle obecnego stanu wiedzy największy negatywny wpływ na zdrowie człowieka mają pyły powstałe ze ścierania klocków hamulcowych oraz ścierających się opon. Oba wymienione czynniki nie mają związku z rodzajem, jakością paliwa czy też normą jaką spełnia lub będzie spełniał napęd samochodu.
- c) Spójność komunikacyjną miasta – zostanie ona zaburzona zarówno dla ruchu pojazdów jak i pieszych.

Aspekt urbanistyczno-społeczny.

1. Proponowane rozwiązanie prowadzenia tranzytu S74 przez Kielce jest niezgodne z XXI wieczną, europejską myślą urbanistyczną. Proponowana przez GDDKiA koncepcja sięga głębokiego PRL. W ciągu ostatnich 15 lat nie zrealizowano w Polsce podobnej inwestycji – drogi ekspresowej pełniącej funkcję

obwodnicy dzielącej miasto na pół. Prowadzi do degradacji terenów rekreacyjnych, negatywnie wpływa na Zalew Kielecki i jego otoczenie oraz na Dolinę Silnicy.

2. Dla mieszkańców osiedli Sady, Szydłówek, Bocianek projektowana ekspresowa trasa, wraz z drogami lokalnymi w nowym śladzie, staną się trwałą barierą dzielącą miasto niczym "fosa". S74 utrudni również codzienną komunikację pieszą, rowerową czy własnym samochodem. Utrudnienia w ruchu pieszym pogorszą dostęp do transportu publicznego, centrum miasta, terenów rekreacyjnych i usług położonych po drugiej stronie nowej trasy. Mieszkańcy wielokrotnie wyrażali brak akceptacji dla tych rozwiązań. Szczególnie dotyczy to przejść dla pieszych przez ulice Jesionową, Świętokrzyską oraz Al. Solidarności.
3. Planowana masowa wycinka istniejącej zieleni i kilkudziesięcioletnich drzew, w tym tych, które rosną wzdłuż ulic Świętokrzyskiej, Łódzkiej, i Jesionowej znacząco pogorszy warunki życia mieszkańców. W szczególności dotkliwie odczuwalna będzie w trakcie realizacji robót inżynieryjno-drogowych. Dla mieszkańców Sądów, Szydłówka i Bocianka będzie oprócz szkód środowiskowych powodowała zmniejszenie i jakości pogorszenie przestrzeni użytecznej społecznie. Gdzie mieszkańcy (zwłaszcza starsi dot. os. Szydłówek, Sady) pośród zieleni i w naturalnym cieniu mogli wspólnie spędzać czas. Zieleń ta pełni funkcję naturalnego buforu – zarówno akustycznego, jak i wizualnego. Jej likwidacja sprawi, że osiedla zostaną jeszcze bardziej narażone na hałas i zanieczyszczenia z ruchu tranzytowego i lokalnego. Utrata dojrzałych drzew i krzewów pogorszy lokalny mikroklimat, zwiększając temperaturę latem i redukując retencję wody.
4. Mieszkańcy potrzebują drzew i zieleni oddzielającej ich mieszkania od ruchu a nie zieleni pomiędzy jezdniami, które zgodnie z projektem S74 przez Kielce będą przybliżane do budynków.
5. Realizacja S74 przez Kielce pogorszy komunikację wjazd/wyjazd z osiedli mieszkaniowych znajdujących się w obszarze wyznaczonym przez ulice: Zagnańską, Jesionową, S. Okrzei i A. Sobola. Obecnie mogą oni korzystać z wjazdu/wyjazdu z ulicy S. Okrzei oraz Zagnańskiej. Po realizacji zaplanowanej S74 tylko z wjazdu/wyjazdu z ulicy S. Okrzei. Mieszkańcy Plaza Tower, przedsiębiorcy ich pracownicy, klienci Plaza Center już teraz w godzinach porannych i popołudniowych doświadczają problemów z wjazdem/wyjazdem ze wskazanego wyżej obszaru.
6. Rozpowszechniane przez GDDKiA medialne informacje dezinformują społeczeństwo.
 - a) Budowa S74 przez Kielce nie jest jedynym sposobem na poprawę płynności ruchu lokalnego w mieście. Celem prowadzenia S74 przez Kielce jest usprawnienie i zwiększenie przepustowości tranzytu na kierunku wschód-zachód. Poprzez budowę de facto węzła autostradowego Bocianek zachęca się do prowadzenia i zwiększenia tranzytu w kierunku północ-południe przez Kielce. Rzeczywistą poprawę można było uzyskać 20 lat temu podczas budowy drugiej jezdni ulicy Jesionowej. Obecnie można tego dokonać w krótkim czasie i niewielkim kosztem. Wystarczy wykonać:
 - dodatkowy pas dla ronda na skrzyżowaniu ulic Jesionowej, Zagnańskiej i Łódzkiej;
 - lewoskręty i prawoskręty dla skrzyżowania ulic Jesionowej, Zagnańskiej i Łódzkiej.Rozwiązania w formie graficznej dostępne są na stronie internetowej www.adck.pl.
 - b) W przypadku małych miast GDDKiA przedstawia wyprowadzenie ruchu z terenów zurbanizowanych jako zysk środowiskowy i poprawę warunków życia mieszkańców. W wojewódzkich Kielcach natomiast przedstawia fałszywy pogląd, że zwiększenie ruchu pojazdów, nie wyprowadzenie tranzytu z miasta poprawi jakość życia mieszkańców. W przypadku realizacji S74 przez Kielce będzie to jedyny taki projekt zrealizowany w ciągu ostatnich 15 lat w Polsce. Żadne miasto wojewódzkie nie jest przecinane na pół drogą ekspresową – pełniącą funkcję obwodnicy i tranzytu.
7. Podawane przez GDDKiA informacje o staraniach aby uzyskać finansowanie inwestycji ze środków UE Fenix wprowadza mieszkańców w błąd. Stwarza wrażenie, że tranzyt S74 jest akceptowany i wspierany finansowo przez UE. Przecież tego rodzaju inwestycje nie są finansowane przez UE – ze względu na sprzeczność z polityką UE dotyczącą:
 - a) eliminowania obciążeń tranzytem w miastach,
 - b) usprawnienia ruchu dla mieszkańców.

Rzeczywistym celem inwestycji S74 przez Kielce jest tylko i wyłącznie usprawnienie tranzytu oraz jego zwiększenie poprzez przyjęcie ruchu z innych ciągów komunikacyjnych np.: A1, A2, S8, S12, S14, E75, Via Carpatii oraz zachęta i ułatwienie dla tranzytu w kierunku północ-południe przez Kielce (DK73). Nadmienić należy, że droga ekspresowa S74 rozpocznie się od skrzyżowania z S12 w Kozeninie pomiędzy

Sulejowem

i Opoczmem. Nowa trasa po jej zrealizowaniu ma ułatwić komunikację pomiędzy centrum Polski a Podkarpaciem. Jednocześnie będzie to optymalna trasa łącząca Berlin (Brandenburgię), Zespół Portowy Szczecin-Świnoujście, Zespół Portowy Gdańsk-Gdynia z Lwowem (Ukrainą). Oprócz tego ruch z Via Carpatii do ww. Zespołów Portowych i na Wybrzeże będzie prowadzony przez S74 – przebiegającą przez Kielce. Poprzez wymienione wcześniej drogi będzie naturalnym połączeniem z Centralnym Portem Komunikacyjnym w Baranowie. Pokazano to na załączonej mapie TEN-t (załącznik nr 6).

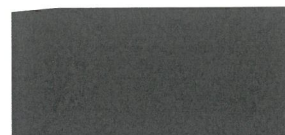
Biorąc pod uwagę powyższe wnosimy o:

niezwłoczne rozwiązanie umów (skutkujące przerwaniem robót i prac dla S74 na odcinku Kielce Zachód – Kielce Bocianek):

1. Nr 10/1/RR/2022/2023 zawartej z wykonawcą robót – firmą Przedsiębiorstwo Usług Technicznych INTERCOR Sp. z o.o.
2. Nr 10/4/UR/2022/2023 zawartej z Inżynierem Kontraktu – firmą Multiconsult Polska Sp. z o.o.

Rozpoczęcie prac nad przygotowaniem dokumentacji i postępowania dot. Północno-Wschodniego Obejścia i/lub Wschodniej Obwodnicy Kielc.

Grupa inicjatywna mieszkańców Kielc **AdCK.pl**
reprezentowana przez przedstawiciela



(powyższe dane teleadresowe nie do publikacji)

Załączniki:

- | | | |
|---|---|-----------|
| 1 | Propozycja trasy Północno-Wschodniego Obejścia Kielc od węzła Kielce Północ (Wiśniówka) do S74. (na podkładzie mapy topograficznej i zagospodarowania terenu) | stron 1. |
| 2 | Propozycja trasy Północno-Wschodniego Obejścia Kielc odcinek od proponowanego węzła Warszawska-Radomska do S74. (na podkładzie mapy topograficznej i zagospodarowania terenu) | stron 1. |
| 3 | Propozycja trasy Północno-Wschodniego Obejścia Kielc odcinek od ulicy Radomskiej do S74. (na podkładzie mapy topograficznej i zagospodarowania terenu) | stron 1. |
| 4 | Inwentaryzacja czoła obiektu hydrotechnicznego – zaporą Zalew Kielce-Silnica | stron 1. |
| 5 | Schemat konstrukcji obiektu hydrotechnicznego – zaporą Zalew Kielce-Silnica, stan istniejący i proponowany z zastosowaniem syfonu. | stron 1. |
| 6 | Mapa TEN-t przedstawiająca optymalne połączenie Berlina (Brandenburgii) z Lwowem (Ukrainą), Lwowa (Ukrainy) z polskimi Zespołami Portowymi, Via Carpatii z polskimi Zespołami Portowymi i Wybrzeżem | stron 1. |
| 7 | Karty z podpisami opatrzone pieczęciami przedsiębiorstw/przedsiębiorców (podpisów 33) | stron 7. |
| 8 | Karty z podpisami indywidualnych osób (podpisów 1203) | stron 83. |

