



REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W KIELCACH

## PETYCJA

Szanowna Pani Dyrektor,

My, niżej podpisani mieszkańcy miasta Kielce, zwracamy się do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach, wyrażając nasze głębokie zaniepokojenie i stanowczy sprzeciw wobec planowanej budowy drogi ekspresowej S74, której trasa ma przebiegać przez obszar naszego miasta. Jesteśmy świadomi znaczenia rozwoju infrastruktury komunikacyjnej, jednakże **proponowane rozwiązanie niesie za sobą szereg negatywnych konsekwencji, które w sposób nieakceptowalny wpłyną na wszystkie komponenty przyrodnicze miasta, integralność jego przestrzeni oraz jakość życia i przyszłość wszystkich Kielczanek i Kielczan**. W związku z powyższym pragniemy przedstawić nasze argumenty oraz wnioskować o powtórne, szczegółowe rozważenie **prawdziwych wariantów przebiegu tej drogi jako obwodnicy lub w drogi w prawdziwym, pełnym, podziemnym tunelu od granicy do granicy Kielc**.

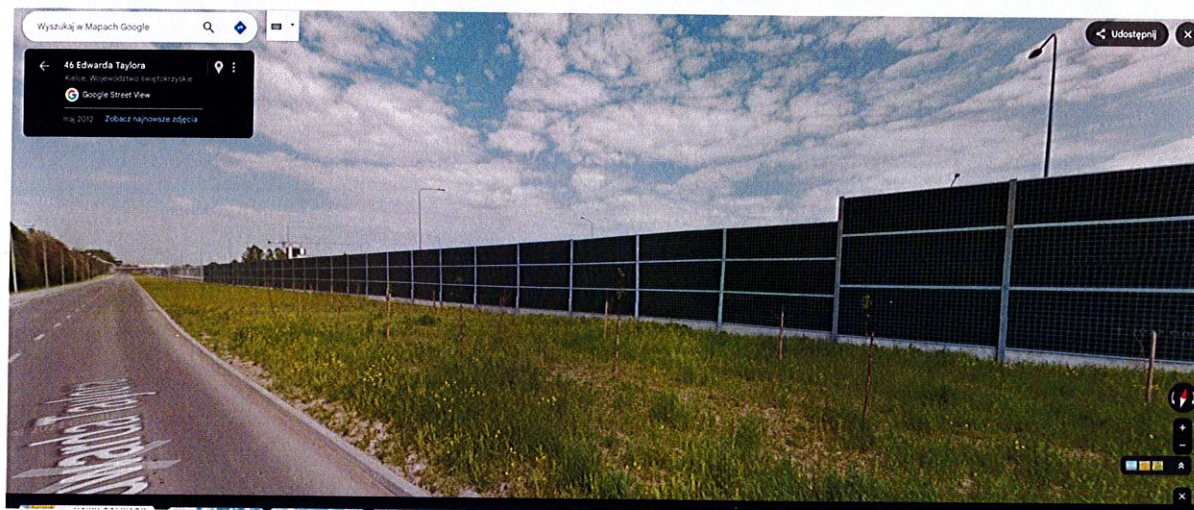
Po zapoznaniu się z "Raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko "Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla odcinka drogi ekspresowej S74 Przełom/Mniów - Kielce odc. Kielce (S74 węzeł Kielce Zachód) - Kielce (DK nr 73)", prosimy, by Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska jako instytucja stojąca na straży środowiska i działająca w interesie dobra publicznego, zapoznał się i rozważył skrupulatnie nasze pytania i wątpliwości, które dotyczą **realnego i prawdziwego wpływu tej drogi na przyrodę, jakość naszego życia oraz nieodwracalnych szkód jakie niesie jej realizacja**.

### POWIERZCHNIA ZIEMI I GLEBA

Raport mówi wprost, że w wyniku budowy i eksploatacji drogi S74 niekorzystny wpływ na warunki glebowe obejmie orientacyjny pas o szerokości 10 m od jezdni. Ziemia, która znajdzie się w tym pasie zostanie skażona na skutek emisji wtórnej ze spalania paliw oraz ścierania opon i in. oraz związkami chemicznymi, stosowanymi w zimowym utrzymaniu dróg. Konsekwencją "naruszenia równowagi jonowej jest ograniczenie funkcji produkcyjnej i siedliskowej gleby, czego przejawem jest obumieranie roślinności oraz zjawisko suszy fizjologicznej".

Długość projektowanego odcinka drogi S74 w Kielcach wynosi ok. 5 km. Po określeniu bufora 10 m na odcinku 5 km w po obu stronach daje to powierzchnię łączną wynoszącą:  $(5000 \text{ m} \times 10 \text{ m}) \times 2 = 100\,000 \text{ m}^2$  - taka powierzchnia gleb w Kielcach stanie się bezużyteczna dla roślin i zwierząt.

Nawet, jeśli zostaną wprowadzone nasadzenia drzew i krzewów, to na takiej glebie nie będą chciały rosnąć. Sama gleba zaś po kilku latach wymagać będzie zabiegów rekultywacyjnych. Za przykład potwierdzający prawdziwość tego argumentu może posłużyć pas "kompensacyjnych nasadzeń zastępczych" który został wprowadzony wzdłuż drogi S74 na odcinku od skrzyżowania z al Solidarności w kierunku Cedzyny:



(2012 r.)



(2022 r.)

Jak widać nasadzenia te rosną tam już 13 lat. Ich kondycja zdrowotna pozostawia wiele do życzenia. Część drzew uschła, reszta ma karłowatą formę.

## WODY POWIERZCHNIOWE I PODZIEMNE

Ocena oddziaływania drogi S74 na stan i jakość wód w Kielcach opiera się m. in. na Zarządzeniu nr 29 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad. A zatem instytucja, która odpowiada za tą inwestycję

sama wykonuje badania, a następnie określa sobie wytyczne, których nie może przekroczyć budując drogę. Na domiar złego wspomniany dokument pochodzi sprzed 20 lat (2006 r.). Autorzy "Raportu..." wskazują również Polską Normę określającą stężenia zanieczyszczeń w wodach spływowych, która to Norma bazuje na badaniach Instytutu Ochrony Środowiska z lat 80- tych i 90-tych! Nasze **poważne wątpliwości budzi prawdziwość i trafność analiz opartych na tak starych dokumentach, które nie pochodzą z niezależnych i obiektywnych źródeł**. W dobie internetu, powszechności i otwartości danych przestrzennych i środowiskowych oraz szerokiej możliwości wykonywania analiz porównawczych, fakt korzystania z 20-, 30- i 40-letnich źródeł świadczy o ignoranckim podejściu inwestora do środowiska i mieszkańców Kielc.

W kolejnej części "Raportu..." odnosi się do prognozowanego poziomu zanieczyszczeń spływających z powierzchni jezdni, podając że jest on wprost proporcjonalny do natężenia ruchu. Jak wiemy z dalszej części dokumentu natężenie ruchu wzrośnie znacząco. **Cóż więc z tego, że prognozowany poziom zanieczyszczeń nie przekroczy zakładanych norm? Fakt jest taki, że wzrośnie w związku ze wzrostem natężenia ruchu - obecnie jest niższy, a w przyszłości będzie większy** - tego jednak już w "Raporcie..." nie przeczytamy.

Jak można dalej przeczytać, podczas budowy drogi nastąpi okresowa zmiana stosunków wodnych polegająca na obniżeniu poziomu wód gruntowych. **Jako mieszkańcy Kielc, którzy wodę pitną czerpią ze zbiorników wód podziemnych (GZWP 417) wyrażamy ogromne zaniepokojenie faktem wpływu inwestycji na obniżenie lustra wody, które będzie trwało przez kilka lat.** Jak wiemy, dbałość o rezerwy wody pitnej w Kielcach jest przedmiotem szczególnej troski wyrażonym przez liczne dokumenty i wskazania, takie jak obszary ochronne wód podziemnych (ONO, OWO) czy strefy ochrony ujęć, które ograniczają poziom uszczelniania gruntów czy lokalizacji zabudowy. Czy zatem tak ogromna inwestycja, jaką jest S74 ma jakiś specjalny, sztucznie zneutralizowany wpływ na uwarunkowania wodne i ich ochronę?

Niepokój budzi też informacja dotycząca spiętrzania wód gruntowych o ponad 2 m przed ścianą tzw. tunelu ("na napływie"). Zwracamy uwagę na liczne skargi mieszkańców okolic ul. Klonowej, którzy już teraz zgłaszają problem pęknięcia ścian, związany z niestabilnym gruntem oraz pojawianie się wody w piwnicach i garażach. **Czy napór oraz zatrzymywanie wody przez ściany przykrytego wkopu (czyli tzw. tunelu) nie pogorszy dodatkowo tych problemów?** Autorzy "Raportu..." ze względu na przecięcie warstw wodonośnych pionowymi ścianami oraz wynikającą z tego różnicę ciśnienia napierającego na te ściany wskazują na konieczność zastosowania monitoringu stanu ilościowego wód, jest więc jasne, że zagrożenie występuje i musi być ściśle kontrolowane.

## WODY OPADOWE

Nasz szczególny niepokój wzbudza analiza wielkości spływu wód opadowych z powierzchni drogi S74 oraz proponowane rozwiązania retencyjne. Na str. 122 "Raportu..." czytamy, że "Analiza dotycząca odwodnienia wykazała, że istniejące wyloty (wód opadowych do rzeki) są wystarczające i zwiększona ilość wód z projektowanej trasy nie wymaga wprowadzenia korekt w istniejącym wylocie lub wykonania nowych wylotów. **W zakresie rzeki Silnicy, mimo zwiększenia przepływu parametry techniczne istniejącego wylotu pozwalają na przejście dodatkowych ilości wód**". Z tego względu dla zlewni Silnicy, nie zostały przewidziane żadne systemy retencyjne.

Powierzchnia projektowanej drogi S74, z której wody będą spływać do rzeki Silnicy wynosi 4,73 ha. Współczynnik spływu wynosi 0.9, co oznacza, że 90% wód opadowych spłynie do kanalizacji deszczowej,

a tylko 10% zostanie zatrzymana. Powierzchnia obecnego odcinka tej drogi wynosi ..... 4,73 ha - .....=.....ha - taki będzie przyrost powierzchni, z której spłyną dodatkowe dm sześć. wody. Jeżeli przyjmiemy, że opad nawalny ma natężenie 4 l/m<sup>2</sup> na minutę, to **w ciągu 15 minut na 1 ha (10 000 m<sup>2</sup>) spadnie 600 000 litrów wody** (4 l/m<sup>2</sup>/min \* 15 min \* 10 000 m<sup>2</sup> = 600 000 l). A więc w Kielcach spadnie dodatkowe ..... litrów wody z powierzchni projektowanego odcinka S74.

Nawalne opady deszczu zdarzają się w Polsce coraz częściej, szczególnie w okresie letnim. Nawałnica, która przeszła przez Kielce w lipcu 2024 r. niemal zerwała most na rzece Silnicy, spowodowała liczne zalania i powódzie w mieście oraz bardzo poważnie uszkodziła skarpę tej rzeki w okolicy ronda Giedroycia:



Zadajemy więc pytanie co się stanie w sytuacji, kiedy po realizacji inwestycji i braku jakichkolwiek systemów retencyjnych sytuacja nawalnego opadu powtórzy się? **Znajdujemy się bowiem w sytuacji, graniczącej z pewnością że przepełniona wodami rzeka Silnica wystąpi z koryta i spowoduje zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców oraz ogromne straty infrastruktury i majątku miasta Kielce.**

Wnioskujemy o wykonanie przez **niezależne i certyfikowane instytucje lub firmy i na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad modelu, który pokazuje spływ wód opadowych przy projektowanych parametrach drogi przy przyjęciu różnych scenariuszy opadowych (od mało intensywnych do nawalnych).**

## HAŁAS

“Raport...” na str. 131 przekonuje nas, że **budowa drogi ekspresowej S74 jest działaniem, które poprawi stan klimatu akustycznego miasta Kielce.** Stanie się to dzięki budowie 4, 5, 6-metrowych i wyższych ekranów akustycznych, zlokalizowanych w bardzo bliskiej odległości od budynków mieszkalnych i obustronnie zlokalizowanych na odcinku projektowanej drogi o długości ..... km!!!!!!!

**Takie zapisy są absurdalne, nielogiczne, irracjonalne oraz lekceważące** mieszkańców Kielc a w szczególności osoby, które mieszkają w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi. Postawa inwestora w tym względzie jest wyjątkowo kłamliwa i dyskredytująca naszą inteligencję.

**Skoro bowiem przekroczenie norm hałasu spowodowane jest drogą o wysokiej intensywności ruchu, to należy ten ruch (szczególnie tranzytowy, z którym mamy do czynienia w omawianym przypadku) wyprowadzić z miasta nie zaś drastycznie zwiększać parametry takiej drogi, doprowadzając do wzrostu natężenia ruchu, dwukrotnego podniesienia dopuszczalnej prędkości poruszania się po drodze i instalując kilometry ekranów jako zbawcze panaceum na hałas.**

## DRGANIA

W "Raporcie..." czytamy, że wibracje przy budowie drogi będą odczuwalne **do 20-30 m od źródła, a w przypadku walca wibracyjnego 60 m**. Następnie czytamy, że uszkodzenie budynków może nastąpić przy odległości **mniejszej niż 20 m** (cyt. str. 267: "Drgania mogą również powodować uszkodzenia elementów nośnych obiektów (pęknięcia ścian i rysy ścian nośnych, filarów), prowadząc tym samym do obniżenia ich wytrzymałości, a także uszkodzenia niekonstrukcyjne takie jak spękania tynków, czy rozluźnienie mocowań drzwi i okien") i w związku z tym sugeruje się inwentaryzację stanu technicznego budynków przed rozpoczęciem prac.

Żaden z mieszkańców bloków zlokalizowanych najbliżej inwestycji (... m), w szczególności wzdłuż ul. Jesionowej (od Klonowej do Warszawskiej) nie został poinformowany i nie jest świadomy ryzyka, że jego dom może zostać uszkodzony a uciążliwe drganie i hałas budowlany będzie trwał kilka lat.

## POWIETRZE

"Raport..." na stronie 292 stwierdza, że "powstające maksymalne stężenia wszystkich emitowanych zanieczyszczeń nie przekroczą obowiązujących, dopuszczalnych poziomów substancji w powietrzu poza obszarem pasa drogowego (...) zarówno w roku 2025 jak i w 2035.". Wynika z tego, że **ponadnormatywne zanieczyszczenia nad pasem drogowym są "przykute" do powietrza dokładnie nad tym pasem i nie przesuwają się nigdzie**, np. na skutek wiatru... Dodatkowo, z przedstawionych analiz wynika (str. 300), że stężenia zanieczyszczeń, których źródłem jest ruch samochodowy będą **niższe**, jeśli droga S74 powstanie pomimo tego, że ruch samochodowy wzrośnie. Jak to możliwe?

## KLIMAT

Analizy wpływu inwestycji na klimat opierają się na danych źródłowych dotyczących Polski (m. in. temperatury czy opadów) i mają wartość wyłącznie archiwalną - (np. struktura opadów dla lat 1992 do 2002). Mogą one służyć co najwyżej jako tło do analiz wpływu inwestycji na klimat Kielce.

Nic więc dziwnego, że "Raport..." na str. 309 stwierdza radośnie: "Inwestycja będąca drogą nie jest w stanie w znaczący sposób wpłynąć na klimat globalny". I dalej, że inwestycja na skutek wycinki (przyp. kilku tysięcy drzew) będzie wprawdzie miała "wpływ lokalne warunki klimatyczne", jednakże "znikome" i nie będzie miała wpływu na szeroko rozumiane zmiany klimatyczne!!! **Czyli autorzy przeanalizowali wpływ inwestycji na zmiany klimatyczne planety Ziemia, natomiast analiza wpływu na mikroklimat lokalny ogranicza się do stwierdzenia, że będzie.**

Tymczasem Kielce jako jednostka administracji samorządowej posiadają bardzo dokładne dane klimatyczne, pochodzące z **czujników** zlokalizowanych w 33 punktach na terenie miasta. Dane te zbierane są od kilku lat, na bieżąco i posiadają aktualność z dokładnością godzinną! Od kilku lat dostępne są bezpłatnie także **dane satelitarne**, na podstawie których można bardzo szczegółowo opracować i wskazać rzeczywisty wpływ takich inwestycji jak droga S74 na klimat miasta.

Dodatkowo, miasto jak każda gmina w Polsce posiada dokument w postaci **opracowania ekofizjograficznego**, gdzie mamy szczegółowo podane i rozrysowane kierunki nawietrzania miasta i spływu mas powietrza oraz wszystkie inne, podstawowe parametry mikroklimatyczne odnoszące się do Kielce. Gdyby inwestor i autorzy "Raportu..." zechcieli sięgnąć do podstawowego dokumentu środowiskowego dla

miasta Kielce, to może dowiedzieliby się, że dolina Silnicy stanowi jeden z głównych korytarzy nawietrzających, wynikający z fizjografii i ruchów mas powietrza, związanych z pokryciem terenu oraz jego wilgotnością.

Jak zatem wpłynie przecięcie tego korytarza przez projektowaną drogę S74 na system nawietrzający miasta? Istnieją uzasadnione i bardzo poważne obawy, że **przebieg drogi S74 na odcinku ul. Jesionowej (nad doliną Silnicy) wyniesionej do góry o dodatkowe 2 m w postaci nasypu i wiaduktu spowoduje wyhamowanie naturalnego spływu mas powietrza oraz związaną z tym podwójną kumulację zanieczyszczeń, która wystąpi na jednym z najważniejszych terenów rekreacyjnych miasta - Zalewie Kieleckim.**

Inwestycja nie została w żaden sposób przeanalizowana pod względem zjawiska podnoszenia temperatury powietrza, generowana sztucznych ruchów mas powietrza (tzw. przeciągów) oraz pogłębiania siły zjawiska jakim jest **miejska wyspa ciepła**. Realizacja inwestycji grozi tym samym naruszeniem strategicznego dokumentu miasta Kielce, jakim jest "Plan Adaptacji do zmian klimatu" oraz wskazań i wytycznych, które są tam zawarte, w tym w szczególności budowy błękitno-zielonej infrastruktury czy wzrostu udziału terenów biologicznie czynnych na terenie miasta.

**Wnioskujemy o wykonanie ponownej analizy inwestycji na mikroklimat miasta, w szczególności w aspekcie naruszenia systemów napowietrzających oraz pogłębiania problemów związanych z generowaniem wyspy ciepła przez niezależne i certyfikowane instytucje lub firmy i na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.**

## FLORA I FAUNA

Analiza materiałów źródłowych wskazuje, że "Raport..." nie uwzględnia danych inwentaryzacyjnych należących do miasta Kielce. Wyniki przeprowadzonych przez inwestora inwentaryzacji terenowych są podejrzanie **skromne** w stosunku do danych zebranych na zlecenie miasta Kielce, np. wśród chronionych bezkręgowców "Raport..." wymienia zaledwie gatunki trzmieli i ślimaka winniczka, tymczasem wg danych miejskich jest ich kilkakrotnie więcej.

Analiza siedlisk zastępczych dla płazów wskazuje, że w promieniu 10 km istnieją wprawdzie inne zbiorniki wodne i podmokłe ekosystemy zastępcze, jednak analiza ta jest niewystarczająca. Brakuje danych oraz wniosków, w jaki sposób funkcjonuje sieć połączeń ekologicznych (korytarzy i ciągów ekologicznych oraz identyfikacja barier). Czy płazy te będą w stanie dostać się do alternatywnych siedlisk?

Jak na stronie 368 podaje "Raport...", w wyniku realizacji inwestycji wyciętych zostanie łącznie:

- 1700 do 1800 szt. drzew (w tym 1310 - 1410 szt. znajduje się w pasie drogowym)
- 0,8 ha lasów
- 7,9 ha zadrzewień i krzewów

W skali miasta utrata takiej ilości dojrzałych drzew i krzewów jest gigantyczna, a wpływ na środowisko związany z jej stratą będzie wieloaspektowy i obejmie nie tylko samą szatę roślinną, ale również w sposób wtórny faunę, warunki klimatyczne miasta oraz takie aspekty jak krajobraz i estetyka przestrzeni.

Proponowany zakres nasadzeń kompensacyjnych 1:1 jest w naszej ocenie znikomy i skandalicznie niski z poniższych względów:

- skoro wyciętych zostanie do 1800 drzew + 0,8 ha lasów + 7,9 ha zadrzewień i krzewów i równocześnie kompensacja określona została na poziomie cyt. "1310 do 1410 sztuk drzew oraz ok. 2,1 ha krzewów i pnączy" (str. 368) to z prostego rachunku odejmowania wynika **brak 400 do 500 drzew oraz ok. 6 ha zadrzewień i krzewów objętych kompensacją**,
- **masa pnia i korony drzewa** w średnim wieku, objętość jego korony i powierzchnia zbiorcza aktywnych fotosyntetycznie liści **jest wielokrotnie większa niż młodego drzewka i nie może zostać skompensowana nasadzeniem 1:1** (za jedno duże drzewo sadi się jedno młode drzewko)
- praktyka dendrologiczna oraz doświadczenie w zakresie urządzania i pielęgnacji terenów zieleni w miastach opisane w licznych, ogólnodostępnych publikacjach wskazują, że **materiał sadzonkarski NIGDY nie przyjmuje się w 100%, a straty mogą wynosić nawet 60%** (na każde wsadzone 3 drzewka, przyjmuje się 1), inwestor powinien zatem nasadzić min. 5000 tyś. dużych sadzonek oraz zagospodarować min. 24 ha powierzchni krzewiastych.
- jak podaje "Raport..." granice inwestycji nie pozwalają na odtworzenie wszystkich nasadzeń liniowych (alejowych) w obrębie pasa drogi ze względu na zbyt małą powierzchnię; w jaki zatem sposób ta kompensacja ma zadziałać? celem kompensacji jest przywrócenie utraconych wartości przyrodniczych - jeśli nasadzenia zastępcze zostaną wprowadzone na terenach innych niż teren inwestycji, kompensacja ta jest bezcelowa
- jak już pisaliśmy powyżej, z rozdziału dot. wpływu na warunki glebowe wynika, że ze względu na "naruszenie równowagi jonowej jest ograniczenie funkcji produkcyjnej i siedliskowej gleby, czego przejawem jest obumieranie roślinności oraz zjawisko suszy fizjologicznej" - a zatem **nawet jeśli inwestor wykona nasadzenia zastępcze, to nie mają one dużych szans na przeżycie, nigdy nie osiągną docelowych wielkości a już na pewno nie osiągną wysokości drzew, które zostaną wycięte.**

Jako mieszkańcy **wnioskujemy o zastosowanie takiej skali i jakości kompensacji przyrodniczej, która w pełni i całkowicie przywróci wartości przyrodnicze w miejscu zrealizowanej inwestycji.**

Równocześnie **wnioskujemy o sfinansowanie przez inwestora procesu przesadzania egzemplarzy drzew i krzewów przeznaczonych do usunięcia w ramach realizacji drogi S74 - w ilości i na miejsce wskazane przez władze administracyjne miasta Kielce.**

## JAKOŚĆ ŻYCIA

Zaprojektowane rozwiązania wpłyną negatywnie na jakość życia mieszkańców, głównie osób niezmotywowanych, gdyż zamiast poruszać się wśród zieleni będą musieli przemieszczać się pomiędzy szpalerami wysokich ekranów akustycznych. Ekrany te przetną wiele dzisiejszych korytarzy pieszych, dodatkowo wprowadzą niebezpieczeństwo z powodu braku widoczności pomiędzy pieszymi a rowerzystami. Dodatkowo spadnie poczucie bezpieczeństwa, gdyż ewentualne zagrożenie ze strony innych osób, które będą się chować za ekranami będzie niewidoczne.

Piesi, rowerzyści oraz osoby z niepełnosprawnościami szczególnie odczują znaczne wydłużenie (zarówno pod względem odległości jak i czasu) podróży, gdyż wiele dziś istniejących możliwości przekroczenia ciągu DK74 zniknie lub ulegnie znacznemu wydłużeniu. Nie bez znaczenia są zwłaszcza skrzyżowania, które zwiększą swoje powierzchnie kilkukrotnie sprawiając, że nie będzie możliwe ich pokonanie w jednym cyklu sygnalizacji świetlnej co jest jawną dyskryminacją (samochody będą mogły przejechać całe skrzyżowanie na raz).

Jako mieszkańcy naszego ukochanego miasta Kielce, wierzymy głęboko, że Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Kielcach jako instytucja reprezentująca Państwo Polskie i stojąca na straży dobra publicznego w aspekcie przyrodniczym z wielką uwagą i starannością pochyli się nad naszymi spostrzeżeniami dotyczącymi realizacji inwestycji "Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla odcinka drogi ekspresowej S74 Przełom/Mniów - Kielce odc. Kielce (S74 węzeł Kielce Zachód) - Kielce (DK nr 73)".

Mamy nadzieję, że stanowisko Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Kielcach będzie zbieżne z naszym stanowiskiem i pomoże wypracowaniu takiego rozwiązania komunikacyjnego, na które wszyscy wspólnie zasługujemy.

Mieszkańcy

[lista podpisów w załączeniu – 59 arkuszy z podpisami]