

Mieszkańcy Gminy Spytkowice

Spytkowice, dnia 16.09.2021r.

Adres do korespondencji osoby reprezentującej podmiot wnoszący petycję:
Bartosz Leksander

my
29.09.21

Dekretacja zgodna z delegacją dokonana
w dniu 29/9
przez 21
w systemie E2D
(pocpis)

Szanowny Pan
Tomasz Pałasiński - Dyrektor Oddziału
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Krakowie
ul. Mogilska 25
31-542 Kraków

GDDKiA - Kraków
RPW/17412/2021 N
Data: 2021-09-27

Petycja

Działając na podstawie art. 2 i 4 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018r. poz. 870) wnosimy petycję o następującej treści:

Pragniemy zwrócić Pana uwagę na ważne społecznie i ekonomicznie aspekty związane z opracowaniem studium korytarzowego dla zadania pn.: „Budowa drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK7 na odc. Rabka-Chyżne”, które zostały na tym etapie pominięte a powinny znaleźć odzwierciedlenie w planowanej do realizacji inwestycji.

Na wstępie pragniemy zaznaczyć, że uchwała Rady Ministrów w sprawie ustanowienia Programu rozwoju systemu transportowego na obszarze Podtatrz do 2030 roku, w którą wpisana jest w/w inwestycja jest dokumentem długo oczekiwanym przez mieszkańców Spytkowic ze względu na niewątpliwie korzyści dla naszej miejscowości tj. :

- poprawa bezpieczeństwa i komfortu jazdy na odcinku Rabka – Chyżne;
- skrócenie czasu podróży;
- poprawa standardów techniczno – funkcjonalnych układu drogowego;
- dostosowanie sieci drogowej do wzrastającego ruchu drogowego;
- ułatwienie i przyspieszenie rozwoju regionu;

Opracowane studium korytarzowe dla drogi dwujezdniowej klasy GP (na parametrach klasy S) w ciągu DK 7 na odc. Rabka – Chyżne, pomija jednak szereg aspektów, które pragniemy przybliżyć.

W pierwszej kolejności należy rozpatrzyć układ komunikacyjny drogi krajowej nr 7 prowadzącej z Gdańska przez Warszawę do granicy ze Słowacją w Chyżnem. Jest ona częścią międzynarodowej drogi europejskiej E77 prowadzącą dalej przez Słowację do stolicy Węgier, Budapesztu. Fragment z Krakowa do Rabki jest także częścią trasy tzw. Zakopianki, czyli najczęściej uczęszczanej przez turystów drogi w Tatrach. Trasa przebiega przez pięć województw: pomorskie, warmińsko-mazurskie, mazowieckie,

świętokrzyskie i małopolskie. Arteria bywa czasem nazywana drogą E7, ze względu na to, że przed reformą sieci drogowej w 1985 roku znaczna część trasy obecnej „siódemki” istniała jako szlak międzynarodowy E7. Odcinek Rabka-Chyżne będzie w przyszłości bezpośrednio połączony z drogą przyspieszonego ruchu E77 w miejscowości Trstena na Słowacji, którą nasi południowi sąsiedzi wykonali już w znacznym odcinku jako **droga jednojezdniowa** mająca na celu głównie ominięcie terenów zurbanizowanych i przyspieszenie ruchu tranzytowego w kierunku południa Europy.

Prognozowane obciążenie rozważanego odcinka drogi przez pojazdy samochodowe w przyszłości będzie zależeć głównie od dalszego przebiegu tej trasy przez teren Słowacji i standardów drogowych tam zastosowanych. Należy więc poddać pod rozagę proponowaną klasę drogi GP na parametrach drogi S ze względów praktycznych i ekonomicznych, gdyż nasi południowi sąsiedzi poprzez swoje rozwiązania komunikacyjne wprowadzają swoiste „wąskie gardło” w tym układzie komunikacyjnym poprzez wybudowaną tam drogę jednojezdniową. Jako społeczność terenów wiejskich przytaczamy anegdotę, iż nie trzeba kupować krowy aby napić się mleka, bo cel można osiągnąć środkami współmiernymi do skali problemu.

W dalszej kolejności należy zwrócić uwagę, iż dla Gminy Spytkowice pięć proponowanych wariantów trasy sprowadza się zasadniczo do dwóch, czyli wariantu trasy północnej oraz wariantu trasy południowej z niewielkimi jego modyfikacjami. Taki zakres opracowania naszym zdaniem nie w pełni wyczerpuje wszystkie możliwości poprowadzenia trasy przedmiotowej drogi.

Punktem wyjścia do przyjęcia optymalnego rozwiązania komunikacyjnego dla Spytkowic powinna być dogłębna analiza kierunków rozwoju miejscowości oraz porównanie obecnych uwarunkowań z tymi, które historycznie były brane pod uwagę, gdy kilkadziesiąt lat temu wyznaczany był pas rezerwy przestrzennej dla tej inwestycji. Na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat nastąpił znaczny progres demograficzny miejscowości wyróżniając ją na tle powiatu w tym zakresie. Co za tym idzie również układ urbanistyczny uległ zmianie a zabudowa mieszkaniowa zdecydowanie się rozwinęła. Od momentu wejście w życie uchwały Nr XXII/ 155/ 04 Rady Gminy Spytkowice z dnia 8 czerwca 2004 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Spytkowice w granicach administracyjnych Gminy oraz jej późniejszych zmian, barierą w rozwoju terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową była właśnie rezerwa terenowa oznaczona w MPZP jako KS - teren przeznaczony docelowo dla drogi ekspresowej wraz z jej powiązaniem. Nie sposób więc pominąć faktu, że budowa drogi w tym korytarzu bezpowrotnie uniemożliwi ekspansję zabudowy w tej części miejscowości i spowoduje pewne uciążliwości dla wykształconej tam już przyległej zabudowy. Tym samym Gmina straci w przyszłości możliwość rozwoju w tamtym rejonie a co za tym idzie utraci też potencjalne wpływy do budżetu z inwestycji na tym terenie. Ponadto w ciągu ostatnich kilkunastu lat Spytkowice bardzo dynamicznie zaczęły wykorzystywać potencjał turystyczny stoków przyległych do proponowanej w wariantie południowym nowej drogi. Rozwój ten ukierunkowany był do niedawna na

sporthy zimowe lecz w ostatnich latach sezon i potencjał turystyczny wykorzystywany jest niemal cały rok a liczni mieszkańcy znaleźli dodatkowe źródło dochodu poprzez utworzone gospodarstwa agroturystyczne. Istnieje realna obawa, że inwestycja w proponowanym kształcie wpłynie negatywnie na ten rodzaj aktywności gospodarczej.

Analizując z kolei zaproponowany wariant północny trasy należy zwrócić uwagę na uwarunkowania terenowe w jakich został zaproponowany. Niezbędne do realizacji będą w granicach administracyjnych Spytkowic dwa tunele o długości 532m oraz 1127m, co będzie miało negatywne odzwierciedlenie w analizie kosztowej inwestycji. Ponadto uwarunkowani geologiczne zaproponowanej trasy będą w kilku miejscach po terenach zsuwów rotacyjnych czyli osuwiskowych co na etapie ustalania geotechnicznych warunków posadowienia obiektów budowlanych może wykluczyć definitywnie ten wariant. Rozwiązania komunikacyjne uwzględniające ewentualny węzeł drogowy w ciągu drogi powiatowej 1669K Jordanów – Spytkowice spowodować mogą ponadto niepożądane skutki w postaci znacznego zwiększenia obciążenia ruchu drogowego w/w drogi powiatowej będącej w tej konfiguracji ewentualną drogą dojazdową do nowobudowanej trasy. Droga powiatowa 1669K jest mocno ograniczoną zabudową mieszkaniową z obu stron na znacznym jej odcinku i istnieje realne ryzyko, że zarządca drogi nie będzie miał w przyszłości możliwości przystosowania jej do parametrów umożliwiających przyjęcie zwiększonego obciążenia ruchem samochodowym, jaki może tam wystąpić.

Ponadto należy zauważyć, że gospodarstwa prowadzące działalność rolniczą w przypadku wszystkich zaproponowanych wariantów będą miały znacząco utrudniony dostęp do swoich nieruchomości.

Istnieje też obawa, że poprzez realizację tej inwestycji w zaproponowanych przebiegach naruszone zostaną stosunki wodne a wiele gospodarstw domowych utraci dostęp do wody pitnej, gdyż ujęcia wody zlokalizowane w znacznej większości są na ciekach wodnych przecinanych tą inwestycją. Niestety lokalne wodociągi nie są zazwyczaj zinwentaryzowane. Miejscowość Spytkowice nie ma rozwiniętej gminnej sieci wodociągowej i alternatywny dostęp do źródeł wody będzie praktycznie niemożliwy. Budowa hydrogeologiczna doliny Spytkowic powoduje, że zaniedbanie tego problemu na tym etapie może skutkować jeszcze większymi problemami niż miało to miejsce w Skomielnej czy Skawie przy realizacji „Zakopianki”.

Konkluzja nasuwa się taka, że żaden z proponowanych wariantów nie jest satysfakcjonujący dla społeczności lokalnej Spytkowic, a dokonana analiza wariantowa była wykonana pobieżnie z ukierunkowaniem na najbardziej oczywiste rozwiązania planistyczne zaproponowane w poprzednich dekadach.

Wychodząc na przeciw Państwa planom inwestycyjnym w przestrzeni publicznej toczyła się w ostatnich dniach debata na temat najbardziej optymalnego dla mieszkańców Spytkowic rozwiązania

komunikacyjnego. Pragniemy zaproponować dwa warianty trasy, które wydają się być optymalne przy uwzględnieniu kilku założeń. Po pierwsze należy poprawnie określić kategorię drogi planowanej do budowy, gdyż droga dwujezdniowa klasy GP (na parametrach klasy S) może okazać się swoistym pomnikiem jej budowniczych, stanowiącym przerost formy nad treścią, nie wpisującym się w kontekst znaczenia międzynarodowego tej trasy i parametrów jej dalszego przebiegu zaproponowanych przez Republikę Słowacką. Poprawne określenie klasy drogi oraz zmniejszenie wymagań projektowych pozwoli bardziej elastycznie i efektywnie kosztowo przeprowadzić proces inwestycyjny. W dalszej kolejności należy rozpatrzyć jej przebieg, który powinien być zlokalizowany w dwóch ewentualnych trasach. Pierwszy wariant biegnie na granicy miejscowości Spytkowice oraz Podsarnie i Harkabuz po grzbiecie Europejskiego Działu Wodnego między zlewiskami Morza Czarnego a zlewiskami Morza Bałtyckiego. Na korzyść tej lokalizacji przemawia ukształtowanie terenu, które po wyprowadzeniu trasy na początku miejscowości w kierunku południowym na grzbiet pomiędzy gminami Spytkowice i Raba Wyżna nie będzie wymagało budowy znacznej ilości skomplikowanych obiektów drogowych a pozwoli wyprowadzić trasę w kierunku Gminy Jabłonka w miejscowości Podwilk w miejscu w którym większość proponowanych w studium korytarzowych tras się krzyżuje co dalej pozwoli kontynuować jej przebieg zaproponowanymi przez Państwa trasami na terenie Gminy Jabłonka.

Drugi wariant wpisuje się w historyczne szlaki komunikacyjne regionu uczęszczane od kilku stuleci, gdyż zgodnie z posiadaną wiedzą mógłby być zlokalizowany na granicy północnej Spytkowic z miejscowościami Toporzysko oraz Sidzina, gdzie przed laty prowadził szlak solny z Wieliczki w kierunku ówczesnych Węgier. Lokalizacja tej trasy pozwoliła by na ominięcie terenów zurbanizowanych oraz w końcowym odcinku przy granicy z Podwilkiem na ominięcie terenów o skomplikowanej osuwiskowej budowie geologicznej.

Oba zaproponowane warianty będą grzbietami i eliminują tym samym problem przecięcia lokalnych sieci wodociągowych i naruszenia stosunków wodnych. Jest to niezwykle ważny aspekt społeczny, gdyż zagrożenie suszą hydrogeologiczną w tym rejonie jest bardzo poważne, a zaproponowany przez mieszkańców sposób realizacji inwestycji w zasadzie niweluje go do minimum.

Na koniec należy zwrócić uwagę na cały układ komunikacyjny na obszarze Podtatrza, gdzie głównym ośrodkiem aktywności gospodarczej jest Miasto Nowy Targ w kierunku którego obciążenie ruchem samochodowym ze Słowacji jest bardzo duże. Nie sposób więc pominąć analizy możliwości zmiany trasy drogi DK7 o znaczeniu międzynarodowym na odcinku od Jabłonki właśnie w kierunku węzła nowobudowanej „Zakopianki” w Nowym Targu, aby następnie kontynuować jej trasę w kierunku Rabki-Zdroju wracając tym samym do dalszego jej przebiegu. Modyfikacja ta patrząc w skali całego regionu może bardzo pozytywnie wpłynąć na ożywienie gospodarcze i poprawę rozwiązań komunikacyjnych. Ponadto ukształtowanie terenu Kotliny Orawsko-Nowotarskiej jest w zasadzie

terenem równinnym w którym realizacja inwestycji drogowych będzie wymagała znacznie mniejszych nakładów finansowych niż w obecnym jej przebiegu.

Liczymy na nawiązanie konstruktywnej dyskusji w zakresie rozwiązań komunikacyjnych jakie na stałe wpiszą się w gospodarkę i krajobraz naszego regionu, a tym samym przeanalizowanie zaproponowanych przez nas alternatywnych możliwości realizacji tej inwestycji.

Bartosz Leksander

Do wiadomości:

1. Sweco Polska Sp. z o.o., ul. Bracka 28, 40-858 Katowice;
2. Starosta Nowotarski, ul. Bolesława Wstydliwego 14, 34-400 Nowy Targ;
3. Wójt Gminy Spytkowice, 34-745 Spytkowice 26.

Załączniki:

1. Lista poparcia licząca 72 strony z podpisami 1129 osób.
2. Zgoda odnośnie danych osobowych.