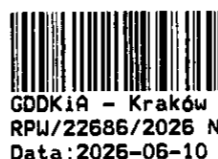


Minister Infrastruktury -
ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa



Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad -
ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa

GDDKiA - Oddział w Krakowie -
ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków

Wojewoda Małopolski -
ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków

PETYCJA STOP POPULIZMOWI W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE!

WARIANTY SKRAJNE - ZACHODNIE I WSCHODNIE - ODPADŁY SŁUSZNIE

Wrażamy stanowczy sprzeciw wobec kolejnego już resetu analiz w sprawie przebiegu S7 Kraków-Myślenice i powrotu do analiz zasadnie odrzuconych wariantów skrajnych - zachodnich i wschodnich. Warianty zachodnie przez Skawinę kumulują ruch z wszystkich stron, prowadząc do przeciążenia autostrady A4, z kolei warianty wschodnie przez wschodnią Wieliczkę i Niepołomice nie przenoszą dostatecznie potoku ruchu z ciążeniem zachodnim. Oczekujemy, że warianty te z uwagi na powyższe cechy dyskwalifikujące zostaną definitywnie wykluczone z dalszych analiz narażających polskiego podatnika na bezzasadne koszty.

Głównym i wyłącznym celem nowej drogi ekspresowej S7 Kraków-Myślenice jest rozwiązanie palącego problemu komunikacyjnego w postaci przeniesienia ogromnego potoku ruchu z ciążeniem zachodnim na południe. Potok ten od dziesięcioleci jest w rejonie Zakopianki, dlatego powstała ona tam, gdzie powstała i dlatego też warianty w jej sąsiedztwie najlepiej przenoszą ruch.

W decyzji lokalizacyjnej dla autostrady A4 z 1998 r. istnieje rezerwa pod węzeł Tuchowska z „przyszłościowym S7 Myślenice - Świątniki - Kraków”. Kraków jako milionowa metropolia generuje aż 50% ruchu w kierunku południowym, za 25% odpowiada Śląsk a za 10% północ, w tym Warszawa. Jednakże od ponad 30 lat torpedowane są kolejne próby wskazania przebiegu tej drogi, a politycy krakowscy nie byli w stanie zabezpieczyć odpowiedniej rezerwy w miejscowych planach z uwagi na swoją populistyczną postawę. Doprowadziło to do sytuacji, że po wybudowaniu S52 BDI do Głogoczowa i dociążeniu o 15 tysięcy samochodów Zakopanka jako jedyny wylot na południe z drugiego co do wielkości miasta w Polsce stanie. Podobnie jak ul. Myślenicka, główna arteria przez Swoszowice, jako wentyl niewydolnej Zakopianki, „będzie stała dzień i noc”, cytując Dyrektora GDDKiA. Biorąc pod uwagę perspektywę powstania S7 do 2045 r., taki stan może trwać nawet 10 i więcej lat. Nie ma zatem ani chwili do stracenia, a droga ta jest spóźniona o co najmniej 10 lat.

Odpowiedzialne państwo nie działa w taki sposób, prowadząc do paraliżu komunikacyjnego. Z tego względu jako w najwyższym stopniu szkodliwe postrzegamy wszelkie resety opóźniające w sposób pozamerytoryczny wybór optymalnego wariantu. Podobnie jak wszelkie wypowiedzi polityków nawołujące do resetu, zwłaszcza ze strony rządowej, jak te Ministra Obrony Narodowej

. Uznajemy te wypowiedzi za dowód niezwykle niebezpiecznego populizmu, podsycającego tylko niepokój i antagonizmy społeczne w tej jakże trudnej sprawie.

Zgodnie z wieloletnią praktyką procesu projektowego GDDKiA przygotowała w 2022 r. Studium korytarzowe S7 Kraków-Myślenice. Dokument ten ma na celu wstępne zawężenie obszaru analiz na

potrzeby kolejnego kroku, tj. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego, które jest zlecane zewnętrznemu projektantowi i jest niezwykle kosztownym, szczegółowym opracowaniem. Obszar objęty STEŚ powinien zatem być należycie ograniczony w oparciu o wyniki studium korytarzowego, by podatnik nie ponosił wielomilionowych kosztów na analizę wariantów drogi na terenach, które nie spełniają celu danej drogi. W przypadku S7 Kraków-Myślenice tak się nie stało i w wyniku pozamerytorycznych nacisków politycznych i społecznych do STEŚ przedstawiono niezgodny z wynikami Studium korytarzowego z 2022 r. szeroki obszar analiz od Skawiny po Niepołomice. Wedle zaś wyników Studium korytarzowego do dalszych analiz powinien przejść wyłącznie obszar wyznaczony korytarzami 1, 2 i 5, a teren korytarzy 3, 4 i 6 miał zostać odrzucony (korytarz 6 odpowiadał wariantom wschodnim z węzła Biezanów). Warianty zachodnie w ogóle nie były brane pod uwagę z uwagi na ich bezzasadność. Zatem mieszkańcy zagrożeni wariantami zachodnimi i wschodnimi w ogóle nie powinni być dotknięci analizami na etapie STEŚ z przyczyn merytorycznych. Analiza STEŚ tylko potwierdziła bezzasadność badania tych wariantów, a mimo to dochodzi do ponownego resetu i przywrócenia tych wariantów do analiz.

Niezależnie od powyższego, wszystkie analizowane warianty z węzła Biezanów przebiegają przez niezabytkową część Kopalni Soli Wieliczka, połączoną hydraulicznie z częścią zabytkową. Kopalnia ta jest zabytkiem klasy zerowej, wpisanym na pierwszą w historii listę światowego dziedzictwa UNESCO z 1978 r. obok Parku Narodowego Yellowstone (pierwszy w historii park narodowy) czy Wysp Galapagos. O cenności tego zabytku niech świadczy fakt, że piramidy w Gizie zostały wpisane dopiero na drugą listę, rok później. Co kluczowe, Konwencja w sprawie światowego dziedzictwa zakazuje narażania zabytku na chociażby pośrednie niebezpieczeństwo, w tym poprzez wielkie roboty publiczne. Nie należy utożsamiać ominięcia strefy buforowej części zabytkowej z uniknięciem zagrożenia. Niewątpliwie realizacja S7 przez niezabytkową część kopalni powiązaną hydraulicznie z częścią zabytkową może zagrozić zabytkowi w wyniku przesączania się słodkiej wody z palowania lub wykopów przez skały spękanego fliszu karpackiego. W połączeniu z zalaniem w wyniku ulewnych deszczy terenu budowy podobnym do tego, które dotknęło Trasę Łagiewnicką, skutki dla Kopalni i samego miasta Wieliczka mogą być katastrofalne. Miasto już raz ucierpiało w wyniku zalania kopalni w trakcie katastrofy poprzeczni Mina, gdzie centrum zapadło się o ok. 2m. Wielka katastrofa unicestwiła w latach 70. Miasteczko Wapno w wyniku zalania tamtejszej kopalni soli. Niedawno w wyniku połączenia ulewnych deszczy i robót budowlanych doszło do zalania starożytnej kopalni soli w Praid w Rumunii – tej samej, do której św. Kinga wrzuciła pierścień, który następnie wyłonił się w Wieliczce. Wszystkie powyższe katastrofy były wynikiem błędów ludzkich i niedostatecznego rozpoznania lokalizacji złoża. Nie godzimy się na narażanie mieszkańców i zabytku na takie potężne ryzyko.

Kolejna analiza za pieniądze podatnika pozbawionych sensu, posiadających ewidentne cechy dyskwalifikujące wariantów zachodnich i wschodnich stanowić będzie wyraz populizmu i tchórzostwa polityków, którzy nie potrafią wziąć odpowiedzialności za właściwą decyzję w tej sprawie. Cechy dyskwalifikujące ze swojej natury są same w sobie wystarczające do odrzucenia tych wariantów, bez względu na wartość innych kryteriów WAP, jak to zasadnie uczyniła GDDKiA Oddział w Krakowie w ramach STEŚ.

Bez względu zatem na ogólną ocenę w Wielokryterialnej Analizie Porównawczej (WAP) z samych wyników Analizy i Prognozy Ruchu (APiR) wynika konieczność odrzucenia wariantów zachodnich i wschodnich z uwagi na cechy dyskwalifikujące. Warianty z węzła Biezanów dodatkowo dyskwalifikuje kolizja z Kopalnią Soli Wieliczka. Warianty te można zatem porównać do leku na raka, który być może dobrze leczy raka, ale zabija pacjenta na zawał i nie może być wprowadzony do obrotu. Analogicznie, warianty zachodnie tak dobrze przenoszą ruch, że kumulują ten ruch ze wszystkich stron, ze Śląska,

Krakowa, Warszawy i Skawiny, prowadząc do przecięcia A4. Autostrada w tym miejscu musiałaby mieć po 4-5 pasów, co jest niebezpieczne z punktu widzenia zasad bezpieczeństwa ruchu i przeplatania potoków na krótkich odcinkach międzywęzłowych. Z kolei warianty wschodnie od wariantu z węzła Biechanów począwszy przez Niepołomice i dalej na wschód nie spełniają podstawowego celu tej drogi, jakim jest przeniesienie potoku ruchu z ciężeniem zachodnim. Przenoszą ten potok ruchu tak słabo, że wedle prognoz za 30 lat Zakopianka będzie bardziej zakorkowana niż obecnie. Oznacza to, że problem nie tylko nie zostanie rozwiązany, ale jeszcze się pogłębi. Konsekwencje będą tragiczne w skutkach, bo będzie trzeba szukać lokalizacji na drugie S7, tym razem tam, gdzie od początku powinno być zlokalizowane, ale jeszcze większym kosztem wyburzeń. Taka będzie cena politycznego populizmu, a zapłacą ją zwykli obywatele.

Należy również uznać za absurdalny pomysł szerokiego obejścia jako piątego ringu aglomeracji krakowskiej, który doprowadziłby do gigantycznej dewastacji gmin sąsiadujących z Krakowem. S7 Kraków-Myślenice nie jest żadną obwodnicą, lecz szprychą systemu transportowego, która powinna być wyprowadzona w optymalnym miejscu z krakowskiego ringu na południe. Całkowicie pozbawione sensu jest podnoszenie budowy 200-kilometrowego ringu za cenę zapewne ok. 50 miliardów złotych, kosztem wyburzeń tysięcy domów, gdy cel można osiągnąć przy pomocy drogi 30-kilometrowej za kilka miliardów złotych przy niepomiarnej mniejszej skali wyburzeń.

Obecnie Miasto Kraków, będące głównym generatorem ruchu na przyszłym odcinku S7, jak też komitety i stowarzyszenia krakowskie oraz gmin na południe od Krakowa oświadczają, że bojkotują prace zespołu, który ma być powołany przez GDDKiA do ponownej analizy wariantów w STEŚ. Oświadczają, że nie zgłoszą przedstawicieli do prac i nie usiądą do stolika, jeśli nie będą spełnione ich żądania. Stawiają ultimatum, by optymalny zgodnie ze Studium korytarzowym i STEŚ teren pod nowe S7 przez południe Krakowa był z przyczyn pozamerytorycznych całkowicie wyłączony z dalszych analiz. Oczekują, by teren analiz był ograniczony do wariantów zachodnich i wschodnich. Jest to ciąg dalszy działań Miasta Krakowa przeciwko gminom z terenów zachodu i wschodu. Zapoczątkowane były one niechlubną rezolucją z 2022 r. przeciwko korytarzom 1 do 5 oraz za korytarzem 6, a następnie wyrysowaniem poza jurysdykcję Miasta Krakowa tzw. „wariantów społecznych” zachodniego z węzła Bielany i wschodniego z węzła Biechanów - niemal całkowicie omijających Kraków, bez jednego wyburzenia. Omijających metropolię, która najbardziej potrzebuje S7 i będzie generować największy ruch. Miasto Kraków zatem chce mieć wszystkie korzyści z nowej drogi i jednocześnie nie ponieść żadnych kosztów, eksportując je do gmin poza swoimi granicami. W przypadku Krakowa mamy do czynienia z dewastacją, w przypadku gmin zachodu i wschodu z rozwojem i „aktywizacją gospodarczą”.

Nie godzimy się na dewastację naszych małych ojczyzn celem rozwiązywania cudzych problemów komunikacyjnych. Tym bardziej nie godzimy się na jakąkolwiek ingerencję polityczną w proces obiektywnego wyboru wariantów, szczególnie przez polityków posiadających udokumentowany konflikt interesów w zakresie majątków w przebiegu potencjalnych wariantów. Sprzeciwiamy się też stanowczo udziałowi w procesie projektowania Politechniki Krakowskiej, która od lat ściśle współpracuje z Miastem Kraków, czerpiąc z tego korzyści finansowe. Pracownicy tej uczelni w przeszłości byli aktywnie zaangażowani w petycję dotyczącą rzekomej optymalności wariantu z węzła Biechanów, a Rektor uczelni prof. [imię] oferował wsparcie merytoryczne Stowarzyszeniu Piąty Wymiar, aktywnie zwalczającemu S7.

Sprzeciwiamy się wobec powyższego dalszemu, bezzasadnemu przedłużaniu prac nad wyznaczeniem ostatecznych wariantów tej koniecznej drogi, co z każdym kolejnym miesiącem zwiększa liczbę domów do wyburzenia i ludzkich dramatów. Nie akceptujemy dalszego życia w permanentnym stresie i płacenia naszymi domami oraz dorobkiem za nierozwiązany problem metropolii krakowskiej, której politycy od dziesięcioleci świadomie torpedowali próby stworzenia rezerwy pod nowe S7. Nie będziemy pić piwa,

które nawarzyli inni, skoro z przyczyn merytorycznych w ogóle nie powinniśmy być brani pod uwagę. Oczekujemy szybkich, merytorycznych i przejrzystych decyzji w sprawie wyboru optymalnego w świetle obiektywnych danych wariantu S7 Kraków-Myślenice.

NIE DLA POPULIZMU W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE!

TAK DLA ODRZUCENIA WARIANTÓW ZACHODNICH I WSCHODNICH!

Upoważniam Komitet społeczny Nie dla S7 przez wschód Wieliczki do złożenia petycji STOP POPULIZMOWI W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE w moim imieniu do jej adresatów: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Centrali, Oddziału Kraków, Ministerstwa Infrastruktury oraz Wojewody Małopolskiego.

Za Komitet NIE dla S7 przez Wschód Wieliczki

Należy również uznać za absurdalny pomysł szerokiego obejścia jako piątego ringu aglomeracji krakowskiej, który doprowadziłby do gigantycznej dewastacji gmin sąsiadujących z Krakowem. S7 Kraków-Myślenice nie jest żadną obwodnicą, lecz szprychą systemu transportowego, która powinna być wyprowadzona w optymalnym miejscu z krakowskiego ringu na południe. Całkowicie pozbawione sensu jest podnoszenie budowy 200-kilometrowego ringu za cenę zapewne ok. 50 miliardów złotych, kosztem wyburzeń tysięcy domów, gdy cel można osiągnąć przy pomocy drogi 30-kilometrowej za kilka miliardów złotych przy niepomiaralnie mniejszej skali wyburzeń.

Obecnie Miasto Kraków będące głównym generatorem ruchu na przyszłym odcinku S7, jak też komitety i stowarzyszenia krakowskie oraz gmin na południe od Krakowa oświadczają, że bojkotują prace zespołu, który ma być powołany przez GDDKiA do ponownej analizy wariantów w STEŚ. Oświadczają, że nie zgłoszą przedstawicieli do prac i nie usiądą do stolika, jeśli nie będą spełnione ich żądania. Stawiają ultimatum, by optymalny zgodnie ze Studium korytarzowym i STEŚ teren pod nowe S7 przez południe Krakowa był z przyczyn pozamerytorycznych całkowicie wyłączony z dalszych analiz. Oczekują, by teren analiz był ograniczony do wariantów zachodnich i wschodnich. Jest to ciąg dalszy działań Miasta Krakowa przeciwko gminom z terenów zachodu i wschodu. Zapoczątkowane były one niechlubną rezolucją z 2022 r. przeciwko korytarzom 1 do 5 oraz za korytarzem 6, a następnie wyrysowaniem poza jurysdykcją Miasta Krakowa tzw. „wariantów społecznych” zachodniego z węzła Bielany i wschodniego z węzła Biechanów - niemal całkowicie omijających Kraków, bez jednego wyburzenia. Omijających metropolię, która najbardziej potrzebuje S7 i będzie generować największy ruch. Miasto Kraków zatem chce mieć wszystkie korzyści z nowej drogi i jednocześnie nie ponieść żadnych kosztów, eksportując je do gmin poza swoimi granicami. W przypadku Krakowa mamy do czynienia z dewastacją, w przypadku gmin zachodu i wschodu z rozwojem i „aktywizacją gospodarczą”.

Nie godzimy się na dewastację naszych małych ojczyzn celem rozwiązywania cudzych problemów komunikacyjnych. Tym bardziej nie godzimy się na jakąkolwiek ingerencję polityczną w proces obiektywnego wyboru wariantów, szczególnie przez polityków posiadających udokumentowany konflikt interesów w zakresie majątków w przebiegu potencjalnych wariantów. Sprzeciwiamy się też stanowczo udziałowi w procesie projektowania Politechniki Krakowskiej, która od lat ściśle współpracuje z Miastem Kraków, czerpiąc z tego korzyści finansowe. Pracownicy tej uczelni w przeszłości byli aktywnie zaangażowani w petycję dotyczącą rzekomej optymalności wariantu z węzła Biechanów, a Rektor uczelni prof.

oferował wsparcie merytoryczne Stowarzyszeniu Piąty Wymiar, aktywnie zwalczającemu S7.

Sprzeciwiamy się wobec powyższego dalszemu, bezzasadnemu przedłużaniu prac nad wyznaczeniem ostatecznych wariantów tej koniecznej drogi, co każdym kolejnym miesiącem zwiększa liczbę domów do wyburzenia i ludzkich dramatów. Nie akceptujemy dalszego życia w permanentnym stresie i płacenia naszymi domami i dorobkiem za nierozwiązany problem metropolii krakowskiej, której politycy od dziesięcioleci świadomie torpedowali próby stworzenia rezerwy pod nowe S7. Nie będziemy pić piwa, które nawarzyli inni, skoro z przyczyn merytorycznych w ogóle nie powinniśmy być brani pod uwagę. Oczekujemy szybkich, merytorycznych i przejrzystych decyzji w sprawie wyboru optymalnego w świetle obiektywnych danych wariantu S7 Kraków-Myślenice.

NIE DLA POPULIZMU W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE!

TAK DLA ODRZUCENIA WARIANTÓW ZACHODNICH I WSCHODNICH!

Upoważniam do złożenia petycji STOP POPULIZMOWI W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE w moim imieniu do jej adresatów: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Centrali oraz Oddziału Kraków i Ministerstwa Infrastruktury.

ZGODA NA PRZETWARZANIE DANYCH OSOBOWYCH

Wyrażam zgodę na przetwarzanie mojego imienia i nazwiska przez w celu przekazania informacji o popieraniu przeze mnie petycji STOP POPULIZMOWI W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE!, adresatom tej petycji: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Centrali oraz Oddziału Kraków i Ministerstwa Infrastruktury. Wiem, że mogę wycofać zgodę w dowolnym momencie, co pozostanie bez wpływu na zgodność z prawem przetwarzania dokonanego przed jej cofnięciem.

Klauzula informacyjna dla osoby popierającej petycję STOP POPULIZMOWI W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE!

Administrator danych

Administratorem Twoich danych osobowych jest zam. ul.

Dane kontaktowe administratora

Możesz skontaktować z nami osobiście lub listownie, a także za pośrednictwem poczty elektronicznej pod adresem:

Inspektor ochrony danych

Nie wyznaczaliśmy inspektora ochrony danych.

Cele przetwarzania danych

Przetwarzamy Państwa dane osobowe w celu uzyskania głosów poparcia pod petycją STOP POPULIZMOWI W SPRAWIE S7 KRAKÓW-MYŚLENICE! i przedłożenia petycji wraz z głosami poparcia do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Centrali oraz Oddziału w Krakowie oraz do Ministerstwa Infrastruktury.

Podstawa prawna przetwarzania

Państwa dane osobowe przetwarzane będą w oparciu o Państwa zgodę, tj. na podstawie art. 6 ust. 1 lit. a RODO.

Okres przetwarzania danych

Będziemy przetwarzać Państwa dane osobowe – w zakresie imienia i nazwiska oraz adresu do czasu przekazania petycji wraz z listą poparcia do jej adresatów: Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Centrali oraz Oddziałowi Kraków i Ministerstwu Infrastruktury.

Wycofanie zgody

Macie Państwo możliwość wycofania udzielonej zgody na przetwarzanie danych osobowych w dowolnym momencie. Aby to uczynić należy skontaktować się z nami osobiście lub listownie pod adresem:

....., bądź w drodze wiadomości e-mail na adres:

Wycofanie zgody nie wpływa na zgodność z prawem przetwarzania danych dokonanego przez jej wycofaniem.

Państwa uprawnienia

W związku z przetwarzaniem przez nas Państwa danych osobowych, przysługują Państwu następujące uprawnienia:

- 1) prawo dostępu do treści danych osobowych i uzyskania ich kopii,
- 2) prawo do sprostowania danych
- 3) prawo do bycia zapomnianym
- 4) prawo do ograniczenia przetwarzania,
- 5) prawo do przenoszenia danych osobowych.

Ponadto, jeżeli uznacie Państwo, że naruszamy przepisy RODO, możecie wnieść skargę do organu nadzorczego, tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych, ul. Stawki 2, 00-193 Warszawa.

Dobrowolność podania danych

Podanie przez Państwa danych osobowych jest dobrowolne, ale niezbędne do wyrażenia poparcia dla petycji.