

Maciej Ostrowski
Dyrektor Oddziału
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych
I Autostrad Oddział w Krakowie
Ul. Mogilska 25
31-542 Kraków

Paweł Woźniak
Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych i Autostrad
Ul. Wronia 53
00-874 Warszawa

Stanisław Bukowiec
Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

Dotyczy: zadania pn.: „Budowa i przebudowa drogi krajowej nr 75 odc. Brzesko –Nowy Sącz” Odpowiedź na pismo GDDKiA w Krakowie z dn. 03.02.2025 r. znak: OKR.I-1.4110.21.1.2025.jp

Dziękując za otrzymaną odpowiedź, musimy jednak stwierdzić, że w treści Waszego pisma jest wiele nieścisłości oraz ogólnych stwierdzeń, które nie rozwiały naszych obaw i wątpliwości, a wręcz odwrotnie zwiększyły nasze poczucie zagrożenia oraz wywołały u nas odczucie lekceważenia przez Inwestora oraz organy decyzyjne - znaczną część mieszkańców Nowego Sącza. Znając obecnie część dokumentacji przygotowanej przez GDDKiA do Raportu Oddziaływania na Środowisko oraz treść uzasadnienia Decyzji znak 00.421.2.4.2021. TS/EB z dn.20.12. 2024r. o środowiskowych uwarunkowaniach wydanej przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Krakowie możemy teraz dokładniej przedstawić naszą sytuację, jak i nasze obawy o przyszłość Nowego Sącza w kontekście planu wprowadzenia w strukturę przestrzenną miasta zwiększonego ruchu samochodowego.

Nasze zwielokrotnione obawy wynikają z nierzetelnie przygotowanych materiałów merytorycznych do analizy wielokryterialnej. Na podstawie tej analizy GDDKiA w Krakowie wybrała 6 wariantów przebiegu drogi, potem po STEŚ 3 warianty, które dn.22.03. 2021 r. Komisja Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy GDDKiA w Warszawie wskazała do dalszego procedowania. Wybory

zostały dokonane na podstawie niewiarygodnej analizy wielokryterialnej, o czym świadczą wielokrotne wezwania RDOŚ kierowane do GDDKiA w Krakowie o uzupełnienie dokumentacji w odniesieniu do wielu zagadnień, szczególnie w sprawie inwentaryzacji budynków zlokalizowanych w terenie oddziaływania inwestycji. I tak, jak wynika z treści uzasadnienia decyzji, w okresie od września 2023r. do października 2024 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Krakowie aż 8-krotnie wzywał GDDKiA w Krakowie do uzupełnienia wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach cyt.: *”Z uwagi na fakt, że w wyniku przeprowadzonego postępowania okazało się, że dane przedstawione w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko nie przedstawiały rzeczywistego stanu zabudowy zarówno tej do wyburzenia jak i tej przewidzianej do ochrony akustycznej [...]”* Ten stan potwierdza także odpowiedź Ministra Środowiska z dn. 25.03.2024 r na interpelację poselską w przedmiotowej sprawie. Z treści odpowiedzi wynika, że cyt.: *„W toku postępowania RDOŚ kilkakrotnie wzywał Inwestora do zweryfikowania dokumentacji w zakresie istniejącej oraz realizowanej zabudowy i obiektów. Otrzymywane przez RDOŚ w Krakowie od GDDKiA w Krakowie (Inwestora) nowe załączniki graficzne wymagały cyt.: [...] „weryfikacji dokumentacji, w szczególności w zakresie danych dotyczących stanu zabudowy, analizy wielokryterialnej, porównania wariantów, czy analizy w zakresie ochrony środowiska przed hałasem.”* I dalej czytamy cyt.: *„Przedłożone wyjaśnienia potwierdziły, że dane w zakresie zabudowy, przedstawiane w toku postępowania były nieaktualne. Skala różnic między poszczególnymi wersjami przedstawianych danych była na tyle duża, że RDOŚ wskazał na potrzebę dokładniejszego wyjaśnienia metodyki, źródła pochodzenia, jak również płynących z nich wniosków. Dodatkowo stwierdzono m.in., że w uzupełnieniu brakowało:*

- 1) wyjaśnienia znaczących rozbieżności w ilości przedstawionej zabudowy w stosunku do danych z raportu i uzupełnienia z września 2023 r.;*
- 2) odniesienia, czy i w jakim stopniu wykazane zwiększenie ilości zabudowy wpływa na aktualność analizy akustycznej dla każdego z wariantów oraz zaproponowanych zabezpieczeń akustycznych;*

Musimy zaznaczyć, że w naszej ocenie jest to poważny błąd, który powinien być zweryfikowany przez przeprowadzenie powtórnej analizy wielokryterialnej i powtórnego wyboru wariantów przebiegu planowanej drogi. Błędy w zakresie inwentaryzacji zabudowy są wykluczone przy przygotowywaniu inwestycji drogowej, gdyż wywołują wiele negatywnych skutków dla mieszkańców, co rodzi wiele kontrowersji ze strony społeczeństwa. Niedopuszczalne jest aby organ, działający w imieniu administracji państwowej, opierał swoje rozstrzygnięcia na podstawie nierzetelnie przygotowanej analizy wielokryterialnej. Rodzi się w związku z tym wiele pytań, a przede wszystkim: jaki był przedmiot i zakres zlecenia; czy podczas odbioru prac GDDKiA zweryfikowała otrzymaną dokumentację;

czy odbiór dokumentacji przez GDDKiA nastąpił „bez uwag”; czy były jakieś zastrzeżenia, które zleceniobiorca poprawił; czy przypadkowo nie doszło do niewłaściwego wydatkowania środków publicznych? Jaką wartość ma analiza przeprowadzona na podstawie nierzetelnych i sprzecznych danych w zakresie ilości i rodzaju zabudowy, gdy odnajdujemy nasze budynki mieszkalne wykazane w tym samym czasie w materiałach przekazanych przez GDDKiA do RDOŚ np. dla wariantu A jako budynek usługowy a dla wariantów C i F jako budynek mieszkalny?

Kolejny przykład niedbałego, nierzetelnego, jak i protekcyjnego traktowania nas przez GDDKiA znajduje się w odpowiedzi na nasze pismo. Otrzymaliśmy nieprawdziwą informację odnośnie wariantu F planowanej drogi oraz postulowanego przez nas poprowadzenia drogi po lewej stronie Dunajca, czyli wariantu B. Cytujemy: *„Analizowaliśmy Wariant F, przedstawiający trasę po lewej stronie Dunajca na odcinku przed Nowym Sączem”*. Wariant F nie jest projektowany po lewej stronie Dunajca, nie przebiega wzdłuż Dunajca. Według map publikowanych na stronie internetowej trasa Wariantu F przebiega przez Nowy Sącz, Biczycę Dolną, Biczycę Górą i dalej obok Łososiny Dolnej, omija całkowicie brzeg Dunajca na wysokości Nowego Sącza. Piszecie Państwo, że *„Wpływ na oddzielenie wariantu po lewej stronie Dunajca miały między innymi duże koszty związane z przejściem przez rzekę Dunajec i linię kolejową w Marcinkowicach, ingerencje w strefę ochronną cmentarza żydowskiego”*. Nie ma cmentarza żydowskiego na tej trasie. Jest tylko w Rdziszowie (dz. 195) kwatery osób pomordowanych przez faszystów – było to miejsce masowych egzekucji. Obecnie znajdują się tam 2 pochówki, gdyż w maju 1945 r. szczątki ofiar były ekshumowane i przeniesione w inne miejsce. Wśród ekshumowanych osób nie zidentyfikowano osób pochodzenia żydowskiego.

Wybór wariantów – nasze uwagi dotyczą ostatniego odcinka drogi Kurów- Nowy Sącz. Nie zgadzamy się z wyborem Wariantów C i A biegnących po prawej stronie Dunajca. Uważamy, że wybór ten nie uwzględnia podstawowych zasad budowy dróg pełniących funkcje obwodnic. Szczególnie ma to miejsce w przypadku Nowego Sącza. Budowa 4-pasmowej drogi wzdłuż brzegu Dunajca, na styku przyrody ze strefą zabudowy prowadzi do całkowitego zniszczenia naturalnego zagospodarowania brzegu Dunajca, w tym może negatywnie wpłynąć na chroniony obszar Natura 2000. Wg treści decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach cyt.: *„Planowana DK 75 w wariantach C i A w km 41+100 – 46+600 przylega od strony zachodniej drogi do obszaru Natura 2000 Śródkowy Dunajec i przecina Dolinę Dunajca w km 41+555 – 41+809”*. Należy pamiętać, że Obszar Natura 2000 to nie tylko kreska na mapie, to przede wszystkim przyroda, najbliższy krajobraz, który w przypadku tak znaczących dla środowiska inwestycji winien być brany pod uwagę. Otoczenie rzeki Dunajec w Nowym Sączu jest całkowicie naturalne pod względem przyrodniczym, występują tu zadrzewienia, starodrzew, siedliska łąkowe i siedliska zwierząt. Żadne nowe nasadzenia nie zrekompensują straconych na zawsze zielonych terenów, tworzących charakterystyczne, specyficzne dla rzek górskich

otoczenie. Budowa w tym miejscu drogi to degradacja miejscowego krajobrazu przyrodniczego i kulturowego. Stwierdzenie zawarte w otrzymanym piśmie, że cyt.: *„Realizacja odcinka planowanej drogi w wariantie C, wykorzystującego częściowo ślad istniejących obwałowań przeciwpowodziowych, ogranicza wprowadzenie nowych obiektów antropogenicznych w dno Dunajca, które mogłyby znacząco zmienić topografię terenu i aktualne funkcjonowanie środowiska przyrodniczego. Posadowienie DK75 na korpusie wału dodatkowo zmniejszy ingerencje w krajobraz, poprzez wykorzystanie istniejącej infrastruktury”* mogła napisać tylko osoba, która nigdy nie widziała tego terenu, nie przeprowadziła wizji w terenie i nie widzi żadnej różnicy środowiskowo-krajobrazowej pomiędzy niskim, szerokim na około 2 m w koronie wałem przeciwpowodziowym a drogą położoną na wysokim nasypie, szeroką na ok. 53-metry w koronie z wysokimi ekranami akustycznymi. Nie można zgodzić się z twierdzeniem, że znaczenie budowli nie będzie „negatywnie istotne” w krajobrazie. Nastąpi całkowite zniszczenie przyrodniczego krajobrazu nad brzegiem Dunajca, powstanie wiele dominant krajobrazowych (poziomym i pionowym) degradujących środowisko, utracona zostanie panorama widokowa na Dunajec i od niego, niekorzystne zmiany nastąpią w topografii terenu. Również w ocenie RDOŚ, przedstawionej w decyzji środowiskowej, czytamy cyt.: [...] *„wystąpi negatywny wpływ na ochronę przyrody i krajobraz, likwidowane będą zadrzewienia, trwale ulegnie zmianie rzeźba terenu, nie zostaną spełnione warunki odległościowe od rzek i jezior. Droga istotnie zmieni odbiór wizualny otoczenia, ale też przełoży się na komfort życia i związane z tym uciążliwości. W wielu miejscach droga oraz ekrany akustyczne nie tylko ograniczą horyzont widokowy ale i spowodują radykalne odcięcie od otwartej przestrzeni, niejednokrotnie zabierając również przestrzeń prywatnych ogrodów/posesji”*. RDOŚ zaleca, aby celem zminimalizowania negatywnych skutków budowy drogi zastosować cyt. [...] : *„Do umacniania skarp oporowych, stromych nasypów oraz skarp wykopów, którymi prowadzona będzie droga, należy wykorzystywać rozwiązania przyjazne krajobrazowo (humusowanie, zadarnianie i zakrzewianie, konstrukcje ażurowe, kamienne ściany oporowe itp.)”*. W naszej ocenie są to działania pozorne, gdyż nic nie zniweluje wysokich, jak i przestrzennych negatywnych dominant w krajobrazie, nic nie zastąpi obecnego, „zielonego” środowiska. Czy to będą ażurowe konstrukcje, czy kamienne ściany murów, czy zadarnione skarpy nasypów zawsze one będą obcym, antropogenicznym elementem, zaburzającym ład przestrzenny oraz utrwalone historycznie środowisko krajobrazowe i przyrodnicze.

We wszystkich dwóch wariantach analizowanych przez RDOŚ projekt zakłada lokalizację ostatniego fragmentu drogi na obszarze Nowego Sącza, w odległości ok. 1 km od historycznego centrum miasta, przy rondzie JP II oraz w ciągu ul. Tarnowskiej. Jest to miejsce o bardzo dużym natężeniu ruchu. Przebudowa tego układu drogowego spowoduje znaczne zwiększenie w tym miejscu natężenia ruchu przez zjazd z drogi 4-pasmowej na 2-pasmową. Budowa Sądeczanki miała poprawić funkcjonowanie systemu transportu oraz zwiększyć bezpieczeństwo użytkowników dróg. Tak się nie

stanie w Nowym Sączu, gdyż zamiast odciążenia ruchu w mieście będziemy mieć do czynienia ze zwiększeniem korków, brakiem płynności ruchu, utrudnieniami dla ruchu pieszych i rowerzystów, zwielokrotnioną emisją hałasu i spalin, jak i drgań powodowanych przez ruch ciężarowy. Wybrany wariant prowadzi do licznych (20-40) zaburzeń budynków mieszkalnych w zwartej zabudowie przy ul. Tarnowskiej i Witosa, co potęguje sprzeciw społeczny wobec tego rozwiązania.

Jak w związku z tym GDDKiA, odpowiadając na nasze pismo, może pisać, że cyt.: [...] „*wskazaliśmy wariant C, jako wybrany do realizacji, ponieważ [...] – jest korzystny z punktu widzenia zachowania celów projektu*”. Nie rozumiemy zatem, co jest celem budowy ostatniego odcinka Sądeczanki na obszarze Nowego Sącza, bo na pewno nie jest odciążenie ruchu, przekierowanie poza obszary zabudowane, zmniejszenie korków i poprawa płynności ruchu w mieście, poprawa bezpieczeństwa, redukcja hałasu i spalin, ochrona środowiska. Nie jest to też, minimalizacja negatywnego wpływu na środowisko, gdyż w tym przypadku należałoby wskazać do realizacji wariant F, który w ocenie wielokryterialnej otrzymał najwięcej punktów.

Aspekt środowiskowy jest niezmiernie ważny w procesie budowy drogi. W przypadku realizacji drogi wg. wariantu C będziemy mieć do czynienia z całkowitą degradacją w Nowym Sączu środowiska przyrodniczego, krajobrazu kulturowego oraz ładu przestrzennego. Dopuszczona do realizacji u podnóża Góry Zabełeckiej kilkupoziomowa estakada będzie stanowić negatywną dominantą przez zmarginalizowanie historycznego kontekstu przestrzennego. Będzie to element dysharmonizujący, agresywny, powodujący niekorzystne przekształcenie krajobrazu kulturowego z uwagi na znaczne przeskalowanie w przestrzeni i krajobrazie miasta. Zaburzona będzie panorama widokowa z Góry Zabełeckiej na miasto, jego zabytkowy układ urbanistyczny z widocznymi w dali wieżami zabytkowych budowli. Zamazany zostanie dawny wjazd do miasta o czytelnej osi kompozycyjnej wzdłuż ul. Tarnowskiej. Podczas budowy wystąpią poważne zagrożenia związane z osuwiskami na Górze Zabełeckiej, co znacznie zwiększy koszty inwestycji.

Musimy również dodać, że oprócz likwidacji odcinka ścieżki rowerowej trasy Velo Dunajec, budowa w tym miejscu Sądeczanki spowoduje likwidację stadionu piłkarskiego Klubu Sportowego Zabełcze i Akademii Piłkarskiej GOL. Czy autorzy analizy i STOŚ mieli tego świadomość, my nie natrafiliśmy na taką informację. Wymazanie z mapy Nowego Sącza dwóch rekreacyjnych obiektów oraz trenów zielonych nad Dunajcem będzie działaniem niekorzystnym dla wielu Sądeczaków. Nie znaleźliśmy także informacji o konieczności przełożenia głównego kolektora kanalizacji sanitarnej miasta. Czy jest opracowany projekt nowej lokalizacji kolektora, ścieżki rowerowej oraz boiska piłkarskiego? Czy wymienione wyżej inwestycje zostały ujęte w zestawieniach kosztów budowy DK 75? Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania stawiamy pytanie: dlaczego projektanci nie opracowali alternatywnego rozwiązania lokalizacji zakończenia DK75 zgodnie z obowiązującymi normami prawnymi? We wszystkich trzech wariantach drogi projektuje się ostatni odcinek w obrębie N. Sącza

przy Rondzie J. Pawła II, ul. Tarnowskiej i Witosza. Powinien być przygotowany choć jeden projekt przewidujący lokalizację poza obrębem Nowego Sącza.

Konsultacje społeczne – Najbardziej zastanawia nas fakt, że zarówno od GDDKiA, jak i od Prezydenta Miasta Nowego Sącza, otrzymaliśmy pisemne informacje, że żadne przepisy prawa nie obligują tych organów do przeprowadzenia konsultacji. Natomiast RDOŚ w Krakowie, w decyzji środowiskowej stwierdził, że nie ma obowiązku brać udziału w konsultacjach społecznych, spotkaniach z mieszkańcami. W związku z tym stawiamy pytanie – który organ właściwie jest zobowiązany do przeprowadzenia konsultacji społecznych? Realizowany przez RDOŚ obowiązek konsultacji społecznych w formie publikacji zawiadomień na stronie internetowej, nie jest wystarczającym sposobem do przekazania stosownych informacji społeczeństwu. Zresztą publikacje te pojawiają się dopiero po wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowań, czyli od września 2021r. W Nowym Sączu po 2019 r. nie było żadnych obwieszczeń na temat toczącego się postępowania w sprawie Sądeczanki. Nie było ich na stronach Urzędu Miasta i na tablicach ogłoszeń. Skąd więc mieszkańcy Nowego Sącza mieli mieć informacje na temat wybranych przez GDDKiA 6 wariantów przebiegu drogi. Na spotkaniu w 2019 r. projektanci przedstawiali propozycje przebiegów do STEŚ, a nie już wytypowane przez Inwestora – GDDKiA w Krakowie warianty przewidziane do złożenia na komisji KOP przy GDDKiA w Warszawie. Nie docierały do nas również żadne wiadomości o wybranych 3 wariantach przebiegu drogi po ocenie KOP w Warszawie. Dziwi nas również, że w innych Gminach mogły być organizowane spotkania konsultacyjne na ten temat, natomiast w Nowym Sączu ich nie było. Dlaczego? Czy mieszkańcy Nowego Sącza nie zasługiwali na poważne traktowanie przez GDDKiA? Czy były jakieś subiektywne lub obiektywne przyczyny? Prosimy o rzeczową odpowiedź.

Otrzymaliśmy od Was informację, że podczas spotkań zebraliście około 10 tysięcy ankiet dotyczących przebiegu nowej DK 75. Ile ankiet otrzymaliście od mieszkańców Nowego Sącza? Na spotkaniu z projektantami podczas głównej prezentacji w 2019 r. było 19 osób z N. Sącza oraz Chelmcza, natomiast podczas dyżuru projektanta 14 osób złożyło zapytania. Podczas dyżuru rozdawane były ankiety. Stąd powyższe pytania, gdyż można przypuszczać, że na te 10 tys. ankiet z N. Sącza mogło być tylko 14. Jeżeli tak było, to na podstawie ilu stanowisk z N. Sącza GDDKiA wypełniła obowiązek zawarcia w Raporcie Oddziaływania na Środowisko analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem. Obowiązek ten wynika wprost z treści art. 66.1.15 ustawy z dn. 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko, który stanowi, że cyt. „ Art. 66. 1. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać informacje umożliwiające analizę kryteriów wymienionych w art. 62 ust. 1 oraz zawierać: [...] 15) analizę możliwych

konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem;” Prosimy zatem o przedstawienie nam opracowanej analizy możliwych konfliktów w odniesieniu do odcinka Sądeczanki w Nowym Sączu wg. wariantu C, preferowanego przez GDDKiA.

Wyburzenia, przejęcia nieruchomości, budynki pozostające w strefie oddziaływania planowanej drogi – trudno zrozumieć, że na tym etapie nie jest możliwe jednoznaczne określenie, które nieruchomości będą wyburzane, a zmieniana przez GDDKiA, podczas prowadzonego postępowania administracyjnego, liczba obiektów przeznaczonych do wyburzenia jest działaniem świadczącym o nierzetelnym opracowaniu Raportu. Jest to jeden z głównych aspektów, nurtujący protestujących mieszkańców. Wskazanie, że wszystkie obiekty położone w liniach rozgraniczających są przeznaczone do wyburzenia, przy równoczesnym zaznaczaniu, że nie wszystkie będą przeznaczone do rozbiórki jest działaniem nieetycznym w stosunku do mieszkańców oraz zaprzeczającym normom według, których winne działać organy państwowe. Brak jest również informacji o obiektach, które znajdą się w 250 m strefie oddziaływania na środowisko, czyli budynków i nieruchomości, które pozostaną w najbliższym sąsiedztwie drogi i będą narażone na powódź, emisję hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz drgania, mogące powodować pęknięcia budynków. Należy zaznaczyć, że w przypadku lokalizacji drogi w projektowanym miejscu będziemy mieć do czynienia ze znaczną liczbą wyburzeń z uwagi na fakt ingerencji inwestycji w zwarta zabudowę mieszkaniowa osiedla Przetakówka (ul. Witosa i ul. Tarnowska). W tym będzie wyburzonych wiele domów wybudowanych w ostatnich latach, gdyż Urząd Miasta wydawał pozwolenia budowlane, pomimo posiadania wiedzy o planowanym przebiegu Sądeczanki. Przez kilka najbliższych lat będziemy żyć w ciągłym stresie, niepewności, bez możliwości podjęcia jakichkolwiek decyzji na przyszłość.

Zagrożenia powodziowe – tu znowu otrzymujemy informacje, które mają zmniejszyć nasze obawy. Według Was zagrożenia zostaną ograniczone za pomocą systemu odwodnienia drogi wraz z towarzyszącymi zbiornikami retencyjnymi przez co nie zachodzi ryzyko pogorszenia obecnej sytuacji powodziowej z powodu planowanej inwestycji. Jak według GDDKiA system odwodnienia drogi i zbiorniki retencyjne drogi mają ograniczyć skutki powodzi? Jak sama nazwa wskazuje system ten ma odprowadzić szybko wodę z pasa drogowego, poboczy, skarp oraz wód przenikających do nawierzchni w wyniku podciągania kapilarnego. To nie jest system odprowadzania wody z zalanych terenów, one po ulewnych deszczach pozostaną do czasu wniknięcia w grunt.. My znając z autopsji topografię terenu, wielkości przepływów, prędkość wody, zasięgi zalewania, a nie podtapiania, uważamy, że niestety, ale ta inwestycja spowoduje znaczne zwiększenie zagrożenia dla mieszkańców ul. Tarnowskiej i Witosa oraz nieruchomości położonych przy ul. Gajowej (powstanie obszar bezodpływowy). Mury oporowe, słupy wsporcze estakady, nasypy pod drogą, konstrukcje wsporcze przeprawy nad Łubinką stanowiąc będą sztuczne zapory powodujące znaczne wezbranie wód Łubinki, które rozleją się na

terenach doliny Dunajca, zalewając położone tam nieruchomości. Dodatkowo wezbrane wody potoku Kretówka zwiększą rozmiary powodzi. Zazwyczaj mamy tutaj do czynienia z powodzią błyskawiczną, występującą po gwałtownym i intensywnym opadzie deszczu, czy burzy, po której wody opadowe w miarę szybko wpływały do Dunajca. Po zrealizowaniu inwestycji tak nie będzie. Czy te zagrożenia były analizowane, jeżeli tak to w jakim zakresie. Stwierdzenie, że na kolejnych etapach projektowych będzie przeprowadzona analiza pod kątem zagrożenia powodziowego wzbudza u nas duży niepokój z uwagi na wątpliwości odnośnie danych wyjściowych podawanych do modelowania hydraulicznego i hydrologicznego. Przeżyliśmy już dwie duże powodzie w ostatnich dziesięcioleciach – zalane było całe osiedle mieszkaniowe przy ul. Tarnowska, ul. Witosa oraz Rondo J. Pawła II. Przez kilka dni nie można było dojechać do centrum miasta, wyłączone były media. Łubinka się nie zmieniła, dalej jest groźna, nie można o tym zapominać, nie można wskazywać preferowanej wersji bez rzetelnych danych na temat ewentualnych powodzi. Zastanawiają nas również wątpliwości zgłoszone przez przedstawiciela/li Wód Polskich podczas posiedzenia KOP, co do możliwości lokalizacji przebiegu drogi po wale przeciwpowodziowym w Nowym Sączu w kontekście zapisu art. 192 ustawy Prawo wodne zakazującego niszczenia lub uszkodzania urządzeń wodnych. W jaki sposób GDDKiA ma zamiar rozwiązać tę sprawę.

Ochrona Zasobów i walorów środowiska, ludzi oraz wartości kulturowych – w swoim piśmie piszecie, że zagadnienie to zawarte zostało w Załączniku nr 5 do Uzupełnienia do Raportu OOS z dn. 5 czerwca 2024r. Stawiamy zatem pytanie: czy analiza wielokryterialna, w oparciu o którą wybrane zostały warianty przebiegu drogi, zawierała informacje na temat ochrony walorów środowiskowych i wartości kulturowych lub czy przedstawione w raporcie OOS dane na ten temat były opracowane niewłaściwie i wymagały poprawy? I znów mamy kolejny przykład na wybór wariantów w oparciu o niewiarygodnie przeprowadzoną analizę wielokryterialną.

W piśmie podaliście również, że organ środowiskowy uznał, cyt.: [...] „ *iż nie należy spodziewać się znacząco negatywnych oddziaływań na środowisko w wyniku realizacji planowanej inwestycji*”. W związku z tym podajemy cyt. z decyzji środowiskowej: „*W wielu miejscach przejścia przez doliny będą realizowane wysokim nasypem. Ponadto inwestycja wprowadzi w dotychczasowy krajobraz nowe obiekty, które staną się dominantami w krajobrazie jak mosty czy estakady. Dodatkowo droga będzie widoczna z wielu szlaków turystycznych oraz punktów widokowych. Niewątpliwie wszystkie te zmiany będą mieć istotny, miejscowo negatywny wpływ na krajobraz i jego odbiór przez ludzi*”. Według nas to właśnie ta ocena dotyczy odcinka drogi w Nowym Sączu.

W uzasadnieniu decyzji środowiskowej podane są wyjaśnienia GDDKiA odnoszące się do oddziaływania inwestycji na krajobraz. Napisaście, że cyt.: „*Projektowana DK75 będzie, na odcinku między miejscowością Dąbrowa a Nowym Sączem przebiegać w sąsiedztwie istniejącej DK75. Obydwie drogi mogą być zatem widoczne przez mieszkańców miejscowości Dąbrowa, Wielogłowy, Wielopole,*

czy Nowy Sącz. Istniejąca DK75 jest prowadzona skrajem doliny Dunajca, a więc nisko w lokalnym reliefie. Na żadnym odcinku nie jest eksponowana widokowo przez np. przebieg wysokim nasypem itp. Przeciwnie, jej efekt wizualny nie jest duży, a z uwagi na rzeźbę terenu i elementy zieleni wysokiej, z wielu miejsc nie jest widoczna w ogóle. To powoduje, że potencjalny wpływ skumulowany istniejącej drogi oraz nowej DK75, oceniono na nieznaczący”. To nieprawdziwy opis, gdyż obecna DK 75 (ul. Tarnowska) nie jest prowadzona skrajem doliny Dunajca, tylko zlokalizowana jest na pewnym wyniesieniu w stosunku do Dunajca, z obydwu stron posiada zabudowę mieszkalną i przemysłową. Jej przebieg pokrywa się z historycznym wjazdem do Nowego Sącza. Faktycznie, z wielu miejsc nie jest widoczna i nie wpływa znacząco na krajobraz Nowego Sącza. Natomiast nowa DK 75, pomimo że ma być zlokalizowana w dolinie Dunajca, po śladzie wału przeciwpowodziowego, będzie miała znacząco negatywny wpływ na krajobraz, w tym na odbiór wizualny. Na nasypie muszą być umieszczone ekrany akustyczne, które zgodnie z zaleceniami z sentencji decyzji na odcinkach 45+000 do 47+000 mają mieć wysokość od 4 m do 6m, a na odcinku 47+000 do 47+200 oprócz nasypu drogowego i ekranów akustycznych ma być jeszcze zlokalizowany wysoki, wielopoziomowy węzeł drogowy. Nie będziemy powtarzać przedstawionej wyżej naszej oceny na temat wpływu inwestycji na środowisko. Zacytowaliśmy fragment z decyzji środowiskowej, celem przedstawienia następnych błędnych stwierdzeń GDDKiA przedstawianych w Raporcie oddziaływania na środowisko.

Zagrożenia wynikające ze zwiększonej emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz skutków wibracji na zabudowę.

- Hałas - W otrzymanym piśmie nie było ani jednego słowa na temat zagrożeń spowodowanych hałasem. Jak wynika z treści uzasadnienia decyzji środowiskowej RDOŚ podczas postępowania wielokrotnie wzywał GDDKiA do przedstawienia przewidywanego poziomu hałasu opracowanego w oparciu o rzetelne i aktualne dane dotyczące zagospodarowania przestrzennego oraz lokalizacji budynków mieszkalnych. Czy tak się stało, trudno stwierdzić. Rodzą się wątpliwości, gdyż niejednoznacznie brzmią wpisy w decyzji środowiskowej: cyt.: „Przeprowadzona analiza w zakresie emisji hałasu, we wszystkich analizowanych wariantach inwestycyjnych po oddaniu drogi do eksploatacji będą występować przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku” i poniżej, cyt.: „Z przeprowadzonych obliczeń wynika, że po zastosowaniu środków ochrony przed hałasem poziom hałasu na terenach chronionych oraz przy elewacjach budynków nigdzie nie przekracza wartości dopuszczalnych””. Jakiej sytuacji dotyczy pierwszy wpis--- z ekranami akustycznymi czy bez ekranów? Jedno jest pewne RDOŚ zobowiązał GDDKiA do przeprowadzenia ponownie pełnej oceny oddziaływania na środowisko, stwierdzając, że cyt.:

„Dopiero na podstawie tych obliczeń i prognoz należy zweryfikować przyjęte obecnie rozwiązania zastosowane w rejonie obszarów chronionych akustycznie tj.: lokalizacje i parametry ekranów akustycznych, a gdy zajdzie taka konieczność, dokonać ich stosownej modyfikacji”.

Prognozowany rozkład poziomu hałasu został w Raporcie określony przy wykorzystaniu programów obliczeniowych na podstawie danych określających prognozowane natężenie oraz rozkład ruchu pojazdów, prędkości ruchu, rodzaje pojazdów. Jednak w naszej ocenie przy obliczeniach zabrakło danych o zwiększonym poziomie hałasu na odcinku miasta Nowego Sącza, co będzie spowodowane korkami wynikającymi ze zjazdu z drogi dwupasmowej na jednopasmową. Zmniejszenie liczby pasów prowadzi zawsze do zawężenia przepustowości drogi i spowolnienia ruchu. W konsekwencji czego kierowcy częściej hamują, przyspieszają, co zwiększa emisję hałasu z silników oraz tarcia opon o nawierzchnię. Taką sytuację często obserwujemy opuszczając autostrady. Stojąc w 2-3 kilometrowych korkach słyszymy ”ryk silników” i dodatkowy hałas od klaksonów i agresywnej jazdy. Czy znaczna liczba mieszkańców Nowego Sącza musi być narażona na nieprzyjemny klimat akustyczny, wynikający z bliskiej lokalizacji budynków mieszkalnych od krawędzi drogi? Nie wszystkie budynki znajdują się w tzw. cieniu akustycznym, przez co na wiele osób dochodzący hałas będzie miał negatywny wpływ, wywołując ciągłe zmęczenie, znużenie, zmiany chorobowe, bóle głowy, problemy ze snem itp.

Bardzo wysokie przekroczenia dopuszczalnych norm hałasu wystąpi podczas realizacji inwestycji, trwającej prawdopodobnie kilka lat. Plac budowy będzie się znajdować w bezpośrednim sąsiedztwie wielu posesji. W naszej ocenie, w przypadku prowadzenia prac w rejonie zabudowy mieszkaniowej Wykonawca powinien otrzymać nakaz zastosowania przenośnych ekranów akustycznych w porze dziennej, aby nie narażać mieszkańców na ciągły, skumulowany hałas. Przebywanie przez cały dzień w klimacie wzmożonego oddziaływania hałasu prowadzi do utraty zdrowia (utrata słuchu), stresu oraz niemożności skupienia się na wykonywaniu różnych obowiązkowych prac jak pracy zawodowej zdalnej, nauki dzieci w wieku szkolnym itd . Co jest ważniejsze, ograniczenie znacznych uciążliwości dla społeczeństwa, czy koszty i tempo budowy drogi?

- Zanieczyszczenia powietrza. Według danych z uzasadnienia decyzji środowiskowej cyt.: *[...] planowana inwestycja, nie będzie źródłem szczególnie uciążliwej emisji zanieczyszczeń do powietrza. Najwyższe stężenia notowano w przypadku tlenków azotu. W przypadku wariantu przewidzianego do realizacji przekroczenia nie wystąpiły”.* Jak to jest możliwe, jeżeli w odpowiedzi z dn. 27.04.2023 r. na wezwanie RDOŚ w Krakowie o uzupełnienie dokumentacji Pełnomocnik Inwestora firma Jacobs podaje, że przekroczenie

dopuszczalnych norm odnotowano w wariancie A w terenie gmin: Iwkowa, Lipnica Murwana, Łososina Dolna a w wariancie F Chełmiec, Łososina Dolna Nowy Sącz, gdy zarówno przy wariancie A jak i F planowana droga przebiega przez Nowy Sącz. Na dodatek odcinek drogi przebiegający przez Nowy Sącz w wariantach A i C jest znacznie dłuższy niż w wariancie F. Prosimy o wytłumaczenie tego faktu.

Nadto sądzimy, że podczas badań nie brano pod uwagę faktu wystąpienia „korków” na całej długości drogi biegnącej przez Nowy Sącz. Spowodowane one będą zjazdem z drogi dwupasmowej na jednopasmową. Częste zatrzymywanie i ruszanie pojazdów powodować będzie większe zużycie paliwa oraz emisję CO₂, NO_x oraz pyłów zawieszonych, a przez to większe lokalne zanieczyszczenie powietrza. Ponadto, w procesie ścierania się opon i hamulców, do atmosfery trafiają metale ciężkie i cząstki stałe. Z takim zjawiskiem spotykamy się w całej Polsce na skrzyżowaniach oraz przy opuszczaniu autostrad. Prawdopodobnie wystąpi podwyższone stężenie dwutlenku azotu, przekraczające normy wyznaczające bezpieczną granicę dla zdrowia. Należy pamiętać, że transport samochodowy jest istotnym źródłem zanieczyszczenia na terenie zabudowanym. Ma to istotny wpływ na zdrowie w perspektywie krótko- i długoterminowej z tytułu zgonów, skrócenia średniej długości życia a także chorób szczególnie związanych z układem oddechowym czy krążeniowym. Niezrozumiałe jest generowanie takiej sytuacji w Nowym Sączu, w mieście, które już od wielu lat zajmuje jedno z czołowych miejsc w Polsce i Europie w rankingu miast o największym stopniu stężenia smogu i zanieczyszczenia powietrza. Zgodnie z wszystkimi zasadami w tym dyrektywami unijnymi w zakresie ochrony jakości powietrza powinno się dążyć do wyprowadzenia ruchu z miasta a nie do jego zwiększania. Dlatego teraz w tym mieście, likwidowane będą tereny zielone, a na ich miejsce powstanie inwestycja emitująca do atmosfery trujące związki chemiczne? Trudno to zrozumieć. Sytuacja Nowego Sącza w tym zakresie jest wyjątkowa, ponieważ to miasto usytuowane jest w kotlinie, a więc ma wyjątkowo ograniczoną możliwość pozbycia się spalin i smogu, a samo usytuowanie inwestycji planowane jest dokładnie w miejscu kumulacji zanieczyszczenia powietrza, bo pod samą Górą Zabelecką, ograniczającą możliwość przewietrzania a po drugiej stronie jest osiedle domów jednorodzinnych o zwartej zabudowie.

- Wibracje – Opierając się na zapisach w uzasadnieniu decyzji środowiskowej wnioskujemy, że Inwestor (GDDKiA) w Raporcie nie zawarł podstawowych informacji na temat możliwych skutków oddziaływania wibroakustycznego na zlokalizowane w rejonie inwestycji obiekty budowlane. Dlatego RDOŚ w uzasadnieniu decyzji środowiskowej podał zalecenia dotyczące zabezpieczeń oraz stwierdził, że cyt.: „Posiadane na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dane na temat przedsięwzięcia wymagają

uszczegółowienia w ramach decyzji zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.” My, którzy bezpośrednio odczuwamy negatywne skutki planowanych robót budowlanych, składamy konkretne pytania. Czy Inwestor przewiduje zastosowanie pasywnych lub aktywnych ekranów wibracyjnych? Czy będzie prowadzony stały monitoring poziomu drgań, aby nie dopuścić do przekroczenia dopuszczalnych poziomów i uszkodzenia zabudowy? Czy poziom wibracji w przypadku monitoringu będzie mierzony u źródła drgań i na budynku narażonym na drgania gruntowe? Czy w przypadku przekroczenia dopuszczalnych poziomów Wykonawcy będą mieli obowiązek przerwania robót i zastosowania innych metod? Czy przewidziane jest zastosowanie podkładów antywibracyjnych pod nawierzchnią drogową?

Znając z autopsji lokalne uwarunkowania definitywnie wnosimy o zmianę przebiegu planowanej drogi na obszarze Nowego Sącza. Chcemy uratować przestrzeń miasta, jak i jego mieszkańców, przed nieprzemyślanymi i nieracjonalnymi decyzjami w sprawie lokalizacji ostatniego odcinka Sądeczanki. Wnioskujemy o rozpatrzenie możliwości lokalizacji ostatniego odcinka według wariantu B po lewej stronie Dunajca lub według wariantu F, przy czym bezwzględnie uważamy, że kończący Sądeczankę węzeł drogowy winien być zlokalizowany przy rondzie Kumora, tzw. Rondzie Marcinkowickim (węzeł 46-000 -47+000 wariantu F), a nie przy zbiegu ul. Tarnowskiej i ul. Witosa przy Górze Zabeleckiej. W naszej ocenie to rozwiązanie jest najbardziej korzystne ze względów środowiskowych, społecznych. Przypuszczamy, że także ze względu na koszty finansowe. To rozwiązanie jest zgodne z wnioskami z 2017 r. Prezydenta Nowego Sącza oraz uwagami Miejskiego Zarządu Dróg i Wydziału Architektury w NS, jak i Porozumieniem Samorządowców z Iwkowej z 2019 r. Należy zaznaczyć, że po lewej stronie Dunajca, w planie zagospodarowania przestrzennego gm. Chełmiec od wielu lat jest już zarezerwowany teren pod budowę drogi DK 75. Nie ma tam budynków do wyburzenia, nie zostanie zdegradowane środowisko przyrodnicze oraz krajobraz kulturowy. Dodatkowo Wójt Gminy Chełmiec obecnie występuje o budowę drogi po lewej stronie Dunajca, deklarując nawet pokrycie kosztów projektu przeprawy przez Dunajec. Wiele razy przedstawiał to stanowisko w mediach oraz informował o wystąpieniu do GDDKiA. Mamy nadzieję, że GDDKiA poważniej potraktuje inicjatywę Wójta niż nas, mieszkańców bezpośrednio zagrożonych budową Sądeczanki.

Lokalizacja węzła końcowego przy rondzie Marcinkowickim oraz wybór ostatniego fragmentu Sądeczanki według Wariantu B lub F spowoduje:

- zachowanie przeznaczonych do wyburzenia wielu budynków mieszkalnych, gospodarczych i usługowych w Nowym Sączu,

- utrzymanie bez zmian obecnego układu drogowego – co da możliwość równoległego korzystania ze starej DK 75, jak i Sądeczanki oraz będzie szansą zapewnienia zwiększonego bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów,
- odciążenie ruchu w mieście przez przekierowanie ruchu tranzytowego na obwodnice w kierunku Chełmca, Starego Sącza, Piwnicznej, Krościenka, Szczawnicy, jak i przejścia granicznego w Mniszku, co wpłynie na zmniejszenie korków i poprawę płynności ruchu w N. Sączu oraz na Sądeczance,
- minimalizację zagrożenia powodziowego ze strony Łubinki i Kretówki,
- ochronę Góry Zabeleckiej przed ryzykownymi, głębokimi robotami budowlanymi, które mogą skutkować destabilizacją zbocza Góry z uwagi na liczne w tym miejscu osuwiska,
- zachowanie istniejącego wnętrza urbanistycznego z utrwalonym układem przestrzennym, krajobrazowym i kulturowym,
- uratowanie naturalnego, przyrodniczego środowiska nad brzegiem Dunajca, będącego miejscem rekreacji Sądeczian, jak i uratowania ścieżki rowerowej Velo Dunajec, umieszczonej na wale przeciwpowodziowym oraz stadionu piłkarskiego,
- zmniejszenie kosztów inwestycji dzięki zmniejszeniu liczby wyburzeń i wywłaszczeń, prawdopodobnemu skróceniu nowej drogi, ograniczeniu liczby ekranów akustycznych, braku potrzeby budowy przeprawy przez Łubinkę oraz potok Kretówka.

Biorąc pod uwagę zgłaszane zastrzeżenia stawiamy pytanie – dlaczego GDDKiA uparcie trzyma się preferowanego wariantu, dlaczego nie jest skłonna posłuchać głosu społeczeństwa i połączyć sporne odcinki z preferowanym wariantem? Co stoi na przeszkodzie, aby w przypadku Nowego Sącza ostatni odcinek wariantu C poprowadzić wg. wariantu B oraz zrezygnować z lokalizacji węzła drogowego – estakady przy Górze Zabeleckiej, w ciągu ul. Tarnowskiej i Witosa? Według nas nie ma żadnych logicznych i racjonalnych przesłanek do umiejscowienia zakończenia obwodnicy (drogi szybkiego ruchu) w strefie gęstej zabudowy miasta. Prosimy nie degradujcie obecnego ładu przestrzennego i układu drogowego w Nowym Sączu. Nie niszczyć środowiska przyrodniczego, rekreacyjnego i kulturowego. Nie przekładajcie finansów oraz interesów prywatnego podmiotu gospodarczego nad dobro społeczeństwa i miasta. Ta droga ma być dla nas jak i dla przyszłych pokoleń. Nie musimy zostawiać po sobie „betonozy” w miejscach o tradycyjnie naturalnej, przyrodniczej strukturze. Prosimy o rzeczową odpowiedź.

Jako przedstawiciele grupy osób dążących do zmiany przebiegu Sądeczanki prosimy również o spotkanie w przedmiotowej sprawie. Liczymy na merytoryczny dialog. Jesteśmy gotowi przyjechać do GDDKiA w Krakowie w każdym wyznaczonym terminie lub zapraszamy do Nowego Sącza w terminie określonym przez Państwa. Deklarujemy zorganizowanie spotkania w neutralnym miejscu

lub za zgodą Prezydenta w siedzibie Urzędu Miasta. Mając świadomość, że Prezydent Nowego Sącza nie popiera naszych starań, musimy sami występować w obronie naszych domów i naszego miasta. Mamy nadzieję, że pomimo tego będziemy mogli osobiście przedstawić nasze racje, tak jak mają taką możliwość Gminy Gnojnik, Łososina Dolna, Czchów.

Z poważaniem

Do wiadomości:

1. Łukasz Smółka
Marszałek Województwa Małopolskiego
Ul. Raclawicka 56, 30- 017 Kraków
2. Krzysztof Jan Klęczar
Wojewoda Małopolski
Ul. Basztowa 22, 31-156 Kraków
3. Rafał Rostecki
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
w Krakowie
Ul. Mogilska 25, 31-542 Kraków
4. Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6 , 00-928 Warszawa
5. Ludomir Handzel
Prezydent Miasta Nowego Sącza
Rynek 1, 33-300 Nowy Sącz
6. Rada Miasta Nowego Sącza
Rynek 1, 33-300 Nowy Sącz
7. Posłowie