**Imię i nazwisko** Kraków, dnia 22 lutego 2022

**adres**

**Burmistrz Miasta i Gminy Wieliczka**

**ul. Powstania Warszawskiego 1**

**32-020 Wieliczka**

**Dotyczy:** *Studium korytarzowego dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej*

*S7 Kraków – Myślenice*

**WNIOSEK**

W związku z opublikowaniem przez GDDKiA „Studium korytarzowego dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice”, wnoszę w trybie art. 241 Kodeksu postępowania administracyjnego wniosek w interesie publicznym oraz własnym ochrony własności o zlecenie w trybie pilnym przez Gminę Wieliczka wykonania specjalistycznej **ekspertyzy pod kątem zagrożeń związanych z lokalizacją drogi ekspresowej S7 na terenie Gminy Wieliczka, w szczególności w zakresie korytarza nr 6, który koliduje ze strefą buforową Kopalni Soli Wieliczka** oraz niezwłoczne **zawiadomienie Centrali UNESCO w Paryżu oraz Komitetu UNESCO w Warszawie o planowanych działaniach GDDKiA** w związku z ryzykiem naruszenia zabytku wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa.

Wskazać należy, że zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tzw. specustawa drogowa) możliwa jest realizacja drogi ekspresowej z pominięciem stanowiska Gminy Wieliczka, a także z pominięciem zapisów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Budowa drogi odbywa się zazwyczaj na podstawie decyzji ZRID z rygorem natychmiastowej wykonalności, a możliwość jej uchylenia w wyniku odwołania w sytuacji, w której zarządca drogi rozpocznie budowę, jest radykalnie ograniczona. **Możliwość efektywnego sprzeciwu i ochrony interesów ze strony Gminy Wieliczka musi z konieczności opierać się na specjalistycznej ekspertyzie, która wykaże niedopuszczalny poziom wpływu określonych wariantów drogi ekspresowej na środowisko, w tym także dobra kulturowe takie jak Kopalnia Soli Wieliczka, czy osuwiska.** Protest społeczny oraz sprzeciw władz samorządowych jest ważny, ale niedecydujący.

Zgodnie z art. 81 ust. 1 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 (ustawa o.o.ś.) **organ odmawia wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), jeżeli** **z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika brak możliwości realizacji przedsięwzięcia w wariantach wskazanych w raporcie oddziaływania.** Zgodnie z art. 62 ust. 1 ustawy o.o.ś. w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko określa się, analizuje oraz ocenia się bezpośredni i pośredni wpływ danego przedsięwzięcia m. in. na środowisko oraz ludność, w tym zdrowie i warunki życia ludzi, dobra materialne, zabytki, krajobraz, w tym krajobraz kulturowy oraz dostępność do złóż kopalin. **Istotne jest zatem, by już obecnie, na etapie przedprojektowym pokazać GDDKiA niezasadność realizacji drogi ekspresowej S7 na terenie Gminy Wieliczka z uwagi na ryzyko uznania przez organ prowadzący postępowanie środowiskowe, że oddziaływanie przedsięwzięcia na przedmiotowe elementy osiąga poziom prawnie nieakceptowalny.**

Podkreślić w tym kontekście należy, że **analogiczną strategię z sukcesem przyjęła Gmina Zabierzów w toku oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięcia w postaci budowy nowej drogi startowej na lotnisku Kraków-Balice.** Gmina wykazywała, że nie jest zasadne wykonanie nowej drogi startowej w wariancie północnym, który przeniesie ruch nad Gminę Zabierzów, ale wystarczy dokonanie remontu istniejącej drogi, nocami, pod ruchem (G. Skrowon, *Budowa nowego pasa w Balicach? Zabierzów chce udowodnić, że da się remontować obecną drogę startów i lądowań,* Dziennik Polski, 7 czerwca 2018 r.). Analiza taka wymagała zlecenia wykonania ekspertyzy przez eksperta Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W wyniku m. in. odwołania Gminy Zabierzów decyzja środowiskowa dla przedsięwzięcia została uchylona przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, a sprawa przekazana do ponownego rozpatrzenia (M. Waluś, *Decyzja środowiskowa dla rozbudowy pasa lotniska w Balicach została uchylona*, Gazeta Wyborcza, 8 kwietnia 2021 r.). Wojewódzki Sąd Administracyjny w Warszawie oddalił niedawno skargę MPL Kraków-Balice na decyzję GDOŚ.

Podkreślenia wymaga, iż **realizacja wariantu nr 6, który od rejonu Świdówki będzie przebiegał w tunelu, koliduje w tym miejscu ze strefą buforową Kopalni Soli Wieliczka**. Podkreślenia wymaga, iż tunel, w szczególności o tak dużej długości, może powodować **tzw. efekt piętrzenia wód podziemnych** (ang. *dam effect*). Może prowadzić to do katastrofalnego w skutkach podmywania i osiadania terenów sąsiadujących z tunelem, a także wysychania studni głębinowych. Zaburzenie stosunków wodnych może zagrozić integralności unikatowego zabytku, jakim jest Kopalnia Soli Wieliczka, posiadająca korytarze o długości ok. 245 km.

Jak podkreśla się na stronie internetowej Kopalni Soli Wieliczka: „***Zabytkowy charakter wyrobisk, znaczna objętość wydrążonych na przestrzeni wieków pustek, plastyczność górotworu i wiele innych czynników sprawiają, że ochrona tak dużej i zabytkowej kopalni, jak Wieliczka, to proces wieloletni oraz kosztowny.*** *W finansowaniu prac kopalnię wspiera Skarb Państwa. W wielickiej kopalni obecnie notowanych jest 145 naturalnych wycieków o średnim zasoleniu NaCl (chlorek sodu): 128,83 g/dm3. Zasolone wody kopalniane są zagrożeniem dla środowiska naturalnego, dlatego tak ważne jest ich monitorowanie, a także podejmowanie działań mających na celu zmniejszenie ilości wycieków i wielkości dopływów do wyrobisk górniczych. Migrując w głąb górotworu solnego wody rozpuszczają go, tworząc przestrzeń dla kolejnych wycieków. Równocześnie wzrasta zasolenie wód.* ***Kopalnia bada m.in. sytuację wodno-górniczą w złożu Wieliczka i pobliskim złożu kopalni otworowej w Baryczy, poziom wód czwartorzędowych, wpływ robót górniczych na zmianę stosunków wodnych na powierzchni. Z uwagi na wcześniejsze doświadczenia i politykę prośrodowiskową obserwacje oraz analizy dla kluczowych wycieków prowadzone są ze znacznie większą częstotliwością niż ta wymagana przepisami. Ograniczanie dopływów pozwala lepiej chronić zabytkowe komory, chodniki, szyby****. Zadanie realizowane jest poprzez wodoszczelne wypełnienie iniektami wyrobisk przy północnej granicy złoża. Dzięki termu złoże izolowane jest od zawodnionych, sąsiadujących z nim, warstw chodenickich. Prowadzona przez kopalnię polityka środowiskowa jest także zobowiązaniem do eliminowania, w miarę możliwości technicznych, innych negatywnych wpływów wycieków kopalnianych na środowisko, takich jak: osiadanie gruntu, spękania górotworu, szkody górnicze. Zjawiska te ogranicza się, prowadząc prace górnicze i modernizacje infrastruktury technicznej*”.

W kontekście powyższego należy wspomnieć **katastrofalne skutki naruszenia granic złoża soli w wyniku przebudowy chodnika poprzeczni „Mina” w Kopalni Soli Wieliczka w 1992 r. Doszło wówczas w wyniku przebudowy do niekontrolowanego przekroczenia granic złoża, położonego w skałach otuliny iłowo-gipsowej i katastrofalnego wycieku słodkiej wody wraz z odpadem skalnym na teren Kopalni**. Woda pochodziła z warstw wodonośnych utworzonych z piaskowców i piasków chodenickich (J. Przybyło, *Geologiczne i historyczne przyczyny awarii wodnej w poprzeczni Mina w Kopalni Soli „Wieliczka”,* Przegląd Solny 2017, Nr 13, s-5-14). Powstanie tzw. niecki sufozyjnej i osiadanie gruntu o ok. 2m doprowadziło do dewastacji linii kolejowej oraz spękania zabudowań i zawalenia się jednego z murów Klasztoru o.o. Reformatów. Katastrofa ta zadecydowała o wygaszeniu Kopalni Soli Wieliczka.

Historia ta pokazuje doskonale, jak niedostateczne rozpoznanie struktury geologicznej może doprowadzić do nieprzewidywalnych skutków. **W przypadku budowy drogi ekspresowej w tunelu nigdy nie jest możliwe pełne rozpoznanie geologiczne na etapie prac projektowych, dopiero realne wykonanie drążenia w górotworze może dać odpowiedź na pytanie, jaka jest rzeczywista struktura geologiczna. Jak pokazuje przypadek poprzeczni Mina, nawet niewielki błąd i drobna przebudowa może prowadzić do nieobliczalnych skutków, a co dopiero drążenie tunelu przy pomocy sprzętu górniczego.** Różnica poziomów między węzłem Bieżanów (224mnpm) a rejonem Świdówki (260mnpm) oraz wzgórzem w Chorągwicy (410mnpm) pozwala sądzić, że biorąc pod uwagę dopuszczalne normatywnie spadki podłużne dla drogi klasy S, tunel w tym rejonie zostanie poprowadzony głęboko i będzie realizowany metodą górniczą, a nie rozkopową. Założenie to oczywiście wymaga specjalistycznej weryfikacji. Podkreślenia w tym kontekście wymaga, że korytarz 6 w rejonie Lednicy Górnej i Chorągwicy przebiega dodatkowo **praktycznie w całości w terenie osuwiskowym, zatem konieczne jest przeanalizowanie skutków jego drążenia w tym rejonie.** Na terenie Lednicy Górnej dodatkowo wzdłuż tego korytarza występuje ciek wodny, który może potęgować osuwiskowy charakter terenu.

Wskazać należy, że **najbardziej poszkodowani pod kątem kontaktu z nową trasą S7 zostaną mieszkańcy miejscowości północnej i wschodniej części Wieliczki: Czarnochowice, Śledziejowice i Zabawa, w przypadku których nowa trasa S7 przebiega na powierzchni ziemi, nie w tunelu.** Wariant 6 omija przewidzianą w miejscowym planie zagospodarowania rezerwę terenową pod łącznik z DK94 i powoduje kolizje z liczną zabudową, co z kolei spowoduje konieczność wyburzeń. Zgodnie z art. 21 Konstytucji RP wywłaszczenie odbywa się za odszkodowaniem „słusznym”, a zgodnie z najnowszym orzecznictwem Trybunału Konstytucyjnego **odszkodowanie „słuszne” to odszkodowanie „niepełne”, bo uwzględniające także interes społeczny, a nie tylko interes właściciela.**

Ponadto, podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 43 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego Gmina **będzie musiała ustanowić zakaz zabudowy w odległości 20m od krawędzi jezdni drogi ekspresowej na terenie zabudowy i 40m poza terenem zabudowy.** W przypadku dróg ekspresowych i autostrad nie ma od tych wartości odstępstw. Zgodnie z art. 36 ust. 1a pkt 2) i 3) ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (u.p.z.p.) z tytułu tego zakazu zabudowy nie przysługuje żadne odszkodowanie. Wynika to z faktu, że wedle ustawodawcy zakaz zabudowy nie ma źródła w samodzielnym władztwie planistycznym gminy, ale wynika z decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego (np. decyzji ZRID) oraz z przepisów prawa (art. 43 ustawy o drogach publicznych). **Co istotne, „teren zabudowy” nie jest w przepisach zdefiniowany, nie można go utożsamiać z „obszarem zabudowanym”, a orzecznictwo wskazuje, że jest to teren zabudowy śródmiejskiej.** Sądząc po praktyce GDDKiA w tym zakresie w przypadku drogi ekspresowej S8 pod Warszawą, GDDKiA może odmówić uzgodnienia projektu zmian miejscowych planów na podstawie art. 17 pkt 6) lit. b) u.p.z.p. na terenie północy i wschodu Gminy Wieliczka, gdy zostanie tam przewidziane 20m jak dla terenu zabudowy. **Odmowa uzgodnienia jest dla Gminy wiążąca i stanowi bezwzględną przeszkodę do uchwalenia planu. Gmina może być zmuszona ustalić w tym rejonie odległość 40m jak dla obszaru poza terenem zabudowy.** Zablokuje to przedmiotowe tereny inwestycyjnie i rozwojowo. Zgodnie z art. 64 ust. 3 Konstytucji RP jest to ograniczenie prawa własności, a nie wywłaszczenie, więc przyznanie odszkodowania przez państwo jest dobrowolne i brak odszkodowania jest w tym przypadku zgodny z Konstytucją RP.

Podkreślenia również wymaga, iż tunel ma być drążony **we wzgórzu w Chorągwicy, na którym zlokalizowane jest Radiowo-Telewizyjne Centrum Nadawcze dla Krakowa i okolic, w tym najwyższy w województwie małopolskim obiekt budowlany w postaci masztu radiowo-telewizyjnego.** Prowadzenie robót górniczych w górotworze przy pomocy maszyny TBM (Tunnel Boring Machine) może doprowadzić do naruszenia przedmiotowego masztu, a w najgorszym przypadku do katastrofy budowlanej, która zagrozi wielu budynkom wokół oraz życiu i zdrowiu ludzi. Tunel ma być też poprowadzony w bezpośredniej bliskości Kościoła św. Floriana w Chorągwicy, co również może prowadzić do jego uszkodzenia. Tunel prowadzi również w bezpośredniej bliskości niedawno odrestaurowanego, zabytkowego dworu z założeniem parkowym w Tomaszkowicach, a także zabytkowego założenia dworsko-parkowego w Raciborsku.

Podkreślenia również wymaga, że korytarz 6 przebiega **dokładnie w rejonie nowobudowanej siedziby Państwowej Straży Pożarnej i pogotowia ratunkowego przy skrzyżowaniu z DK 94 oraz ul. Powstania Styczniowego.** Z oczywistych względów ochrony interesu publicznego w zakresie własności inwestycja ta nie może ulec wywłaszczeniu pod budowę drogi na podstawie decyzji ZRID.

Jeśli chodzi o miejscowość Raciborsko, to przebieg S7 w tunelu w przedmiotowym miejscu **koliduje ze złożem i czynnym ujęciem gazu ziemnego, jak i ze stanowiskami archeologicznymi.** Zostało to wyraźnie uwidocznione w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta i Gminy Wieliczka (załącznik nr 6 i 9).Niekontrolowane wiercenie tunelu maszyną TBM może doprowadzić do wybuchu gazu ziemnego o nieprzewidywalnych skutkach i stanowić poważne zagrożenie dla nieruchomości na tym terenie, a także do dewastacji obszaru górniczego i utrudnienia dostępu do złoża. Może to także spowodować nieodwracalne zdegradowanie stanowisk archeologicznych na tym terenie i uniemożliwić ich eksplorację.

Rozważyć by należało również **przeprowadzenie analiz ruchu w celu potwierdzenia, że wariant 6 nie spełni funkcji rozładowania ruchu na terenie Gminy Wieliczka, bowiem droga ekspresowa nie jest obwodnicą i posiadać będzie tylko jeden węzeł, w rejonie wschodnim gminy**. Większość mieszkańców nie będzie nadkładać drogi celem wjechania na ten węzeł, tym samym nie dojdzie do zmniejszenia korków na DK94. W tym zakresie należałoby przeanalizować efektywność rozwiązań związanych z udrożnieniem DK94, w tym w zakresie projektowanej estakady, ale i innych rozwiązań proponowanych przez Miasto Wieliczka w 2018 r. GDDKiA, ale i mieszkańcy muszą zobaczyć realne skutki realizacji przedmiotowego wariantu, jak i rozsądną alternatywę w zakresie rozwiązania sytuacji komunikacyjnej w gminie. Jak można dostrzec, istnieje duże ryzyko nacisków społecznych na realizację wariantu 6, pomimo iż nie spełni on oczekiwanego przez mieszkańców zadania, a może znacznie zaszkodzić.

W świetle powyższego, nie sposób będzie uniknąć tych niebezpiecznych skutków dla Gminy Wieliczka bez zlecenia własnej ekspertyzy przez Gminę. Podkreślenia wymaga bowiem, że studium korytarzowe, jako wewnętrzny dokument GDDKiA, **zgodnie z orzecznictwem nie podlega udostępnieniu w trybie dostępu do informacji publicznej. Ani zatem społeczeństwo, ani władze Gminy nie będą mogły poznać przeciwskazań, ani zagrożeń w realizacji przedmiotowej inwestycji na etapie wyboru wariantów**. W interesie publicznym ochrony własności leży zatem, aby Gmina Wieliczka zleciła pilnie własną ekspertyzę w przedmiocie zagadnienia, które może tak poważnie wpłynąć na interesy Gminy oraz jej mieszkańców.

Niezależnie od powyższego, należy **niezwłocznie powiadomić o przedmiotowych planach GDDKiA Centralę UNESCO w Paryżu oraz Komitet UNESCO w Warszawie**. Należy mieć świadomość, iż w przypadku jedynie zbliżenia drogi ekspresowej S1 do obozu koncentracyjnego Auschwitz I UNESCO było gotowe wykreślić obóz z Listy Światowego Dziedzictwa. W przypadku wariantu 6 w rejonie Świdówki dochodzi do ewidentnej kolizji ze strefą buforową Kopalni Soli Wieliczka, co może zagrozić jej integralności, podobnie jako to miało miejsce w przypadku poprzeczni Mina.

**Podpis**