



Burmistrz Gminy i Miasta Dobczyce

Rynek 26, 32-410 Dobczyce, tel. +48 12 37 21 700, fax +48 12 27 12 993
ugim@dobczyce.pl, www.dobczyce.pl

RGK.7211.1.2022.KRBA

Dobczyce, 2022.10.10

Pan
Jerzy Muzyk
Zastępca Prezydenta Miasta Krakowa
Pl. Wszystkich Świętych 3-4
31-004 Kraków

W odpowiedzi na pismo Pana Jerzego Muzyka, Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa z dnia 28 września 2022 r., znak: GK-07.7241.25.29.2022 informuję, że:

- 1) Propozycje przebiegu korytarza dla drogi ekspresowej S7 w ramach opracowywania tzw. Wariantu społecznego, powołane w piśmie z dnia 28 września 2022 r., to propozycje w żaden sposób wcześniej niekonsultowane z przedstawicielami Gminy Dobczyce. O tych propozycjach przedstawiciele Gminy w pierwszej kolejności dowiedzieli się z prasy, a następnie dopiero pismem z dnia 28 września 2022 r. znak: GK-07.7241.25.29.2022, trudno zatem uznać je za wypracowany „wariant społeczny”.
- 2) W pismach z dnia 30 czerwca 2022 r. RGK.7211.1.2022.KRBA oraz z dnia 21 września 2022 r. znak: RGK.7211.1.2022.KRBA przedstawiłem swoje stanowisko co do przebiegu przedmiotowej drogi przez gminę Dobczyce. Nie wyraziłem zgody na przebieg po terenie Gminy Dobczyce korytarza dla drogi ekspresowej S7 odcinek Kraków – Myślenice, powołując się m. in. na stanowczy sprzeciw i ostrą krytykę tych propozycji przez mieszkańców, radnych Rady Miejskiej, sołtysów i przedsiębiorców. Wyjaśniono przy tym, że przebieg planowanej drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice nigdy nie był przewidywany w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego gminy, ani w innych opracowaniach urbanistycznych. Podtrzymując dotychczasowe stanowisko, w odpowiedzi na zapytanie o zakres korekcy przedstawionych wariantów pod względem planów inwestycyjnych i lokalnych uwarunkowań na terenie gminy Dobczyce, podaję, że **mając na względzie te uwarunkowania, nie mogę zaakceptować jakichkolwiek propozycji tras, które przebiegają przez teren gminy Dobczyce. Wnoszę zatem o dokonanie korekty przedstawionych wariantów w ten sposób, że nie obejmą one terenu gminy Dobczyce.**
- 3) Informuję, że swoje propozycje co do przebiegu korytarza dla drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice przedstawiłem Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a odpis pisma został przesłany do wiadomości Zastępcy Prezydenta Miasta Krakowa Jerzego Muzyka. W piśmie powyższym wskazałem, że:

1. Gmina Dobczyce zgadza się z założeniem, iż tego typu inwestycja powinna powstawać przy **maksymalnym ograniczeniu kosztów inwestycyjnych**, co uwzględnia zasady oszczędnego, celowego i gospodarnego dysponowania środkami publicznymi.
2. Minimalizacja nakładów inwestycyjnych nastąpi przy wyborze wariantu **możliwie najkrótszego**, co w sposób najpełniejszy zrealizuje jeden z podstawowych celów inwestycji: skrócenie czasu przejazdu z Krakowa do Myślenic w ruchu tranzytowym i docelowym, a dodatkowo – jak wskazuje GDDKiA (w piśmie z dnia 26 lipca 2022 r.) – przyczyni się do uzyskania największych spadków emisji CO₂, obniżenia wartości prognozowanego SDRR, pracy przewozowej, korzyści ekonomicznych (w tym mniejszego zużycia paliwa), oszczędności czasu w przewozach pasażerskich i przewozach ładunkowych.
3. **Maksymalna korzyść dla ruchu tranzytowego i docelowego**, którą Gmina Dobczyce postuluje uwzględnić przy wyborze wariantu drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice, zrealizuje się również w wyznaczeniu przebiegu trasy **najbliższej do naturalnych kierunków ciążenia**, co pozwoli na realne przejęcie ruchu z **obecnej drogi krajowej S7 na południe od Krakowa, przy jednoczesnym zachowaniu południkowego przebiegu tej drogi**.
4. Proponowana trasa drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice powinna zapewnić układ komunikacyjny sprawny do obsługi zarówno ruchu regionalnego, jak i międzynarodowego. Mając to na względzie, **trasa powinna uwzględnić obsłużenie ruchu z portu lotniczego w Balicach, jak i umożliwić optymalne połączenie z drogą ekspresową S52 Bielsko Biała – Głogoczków**, zapewniając możliwość budowy ewentualnych kolejnych odcinków drogi S52 przy najmniejszych obciążeniach odległościowych, a co się z tym wiąże – finansowych. Warto w tym kontekście podkreślić, jak wskazywał wielokrotnie Dyrektor GDDKiA Tomasz Żuchowski, założeniem bazowej sieci TEN-T jest połączenie największych europejskich miast, w tym Krakowa, a nie mniejszych ośrodków miejskich oraz wiejskich. Tzw. dalekie obejście Krakowa, wskazywane w planie zagospodarowania województwa, byłoby rozpatrywane dopiero po zrealizowaniu bazowej siatki drogowej. W istocie zatem zaproponowany korytarz krakowski nie spełnia powyższego założenia, stanowiąc w istocie dalekie obejście Krakowa. Jak wskazywał dyrektor krakowskiego oddziału GDDKiA Pan Tomasz Pałasiński, wariant ten może również nie spełniać kryterium ekonomicznego właśnie z uwagi na jego długość i koszt budowy, który to koszt nie jest dostatecznie równoważony przez korzyści ruchowe w zakresie przenoszenia ruchu z obecnej DK 7 w odniesieniu do dominującego ciążenia zachód-południe.

Jakiegolwiek warianty trasy, które wyznaczono by przez gminę Dobczyce (także te już proponowane przez inne podmioty), nie uwzględniają powyższych uwarunkowań – zawsze są/będą one wariantami nie zachowującymi zasady maksymalizacji korzyści

przy minimalizacji środków, powodują nieuzasadnione wydłużenie dystansu pokonywanego przez użytkowników drogi, przez co przestają być realizowane podstawowe założenia projektu nowej trasy. Warianty te pozostają w znaczącym oddaleniu od naturalnych kierunków ciężeń, prowadząc do wypaczenia celu usprawnienia ruchu z Krakowa do Myślenic.

5. Przy przyjęciu założeń jak powyżej, Gmina Dobczyce postuluje w pierwszej kolejności **uwzględnienie w opracowaniach urbanistycznych rezerw terenowych** pod tego typu zamierzenia inwestycyjne. Taka podstawowa zasada pracy nad wyborem wariantu przebiegu drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice zdaje się do tej pory nie być realizowana, a mogłaby wyraźnie zmniejszyć koszty finansowe i społeczne inwestycji, w znacznie mniejszym stopniu ingerując w obecne zainwestowanie terenu.

Należy chociażby podkreślić, iż z decyzji nr 1/98 Wojewody Krakowskiego z dnia 12 maja 1998 r. (znak pisma: RP.II-7331/1/98) o ustaleniu lokalizacji autostrady płatnej A-4 dla odcinka od ulicy Kąpielowej do węzła „Wielicka” na obszarze miasta Krakowa i gminy Wieliczka wyraźnie wynika, iż **„przyjmuje się powiązanie z autostradą przyszłościowej trasy ekspresowej S-7 Myślenice-Świątniki-Kraków, poprzez węzeł „Tuchowski”**. Decyzja ta nadal obowiązuje i była w kwietniu 2022 r. podstawą odmowy uzgodnienia przez GDDKiA projektów planów miejscowych na terenie Gminy Miejskiej Kraków nieuwzględniających zapisów przedmiotowej decyzji w zakresie działek w rejonie przyszłego węzła Tuchowskiego. Prezydent Miasta Krakowa zaniechał dalszego procedowania tych planów w tym zakresie z uwagi na protesty mieszkańców, jednakże **rezerwa poczyniona w drodze wydania przedmiotowej decyzji lokalizacyjnej nadal jest wiążąca**. Niezależnie od powyższego, przykładowo korytarz 1 został poprowadzony ściśle przez tereny przeznaczone w miejscowych planach na terenie Gminy Miejskiej Kraków pod zielen lub pola uprawne, z zakazem zabudowy. Tereny te mogą również służyć za rezerwę pod budowę przyszłej drogi przy minimalizacji kosztów społecznych.

Z kolei zaś w przypadku Gminy Wieliczka korytarz 6 oraz jego krakowska modyfikacja rozmijają się z rezerwą przeznaczoną pod tzw. łącznik czarnochowski o szerokości 20m i przechodzą przez gęstą zabudowę miejską, w tym czteropiętrowe bloki i zabudowę szeregową.

Podkreślenia w kontekście powyższego wymaga, iż Gmina Dobczyce z kolei nie posiada i nie posiadała w swoich opracowaniach urbanistycznych rezerw terenowych, odpowiadających zamierzeniu inwestycyjnemu budowy drogi ekspresowej, na jej terenie przeważa duże zagęszczenie zabudowy, intensyfikujące się głównie wzdłuż istniejących tras komunikacyjnych, bez wolnych korytarzy możliwych do wykorzystania.

Wiąże się to z dużą liczbą budynków mieszkalnych i usługowych, które musiałyby ulec wyburzeniu, szerszym rozcięciem więzi społecznych poprzez przecięcia projektowanej trasy przez ciągi dróg powiatowych, gminnych i wewnętrznych.

6. Opracowany wariant przebiegu trasy drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice nie może pomijać **uwarunkowań środowiskowych, w tym geologicznych i hydrologicznych.**

Gmina Dobczyce w tym zakresie wyróżnia się z gmin swojego i sąsiednich powiatów. Głównie na jej terenie położony jest **Zbiornik Dobczycki – strategiczne źródło zaopatrzenia aglomeracji krakowskiej w wodę pitną**, akwen ściśle chroniony, bez infrastruktury rekreacyjnej, z rozległymi strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej pełniącymi funkcję osłony wód całego Zbiornika Dobczyckiego i stanowiącymi naturalną hydrograficzną zlewnię bezpośrednią tego zbiornika. Podkreślić należy, że dzięki ścisłej ochronie zbiornika Dobczyckiego Kraków w zakresie wody pitnej może się szczycić wodą o czystości drugiej na świecie (po Singapurze).

Kwestie ochrony zbiornika Dobczyce reguluje szczegółowo Rozporządzenie nr 19/2012 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 19 grudnia 2012 rok w sprawie ustanowienia **strefy ochronnej dla ujęcia wody powierzchniowej ze Zbiornika Dobczyckiego na potrzeby Miejskiego Przedsiębiorstwa Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie**. Strefa ochronna dla ujęcia wody powierzchniowej ze Zbiornika Dobczyckiego dzieli się na strefę ochrony bezpośredniej oraz strefę ochrony pośredniej (dzielącą się na teren ochrony pośredniej I rzędu i teren ochrony pośredniej II rzędu).

Zgodnie z § 4 ust. 1 Rozporządzenia na całym terenie ochrony pośredniej zabrania się budowy nowych dróg dojazdowych oraz mostów na ciągach tych dróg, bez realizacji kanalizacji opadowej zamkniętej lub otwartej w postaci rowów izolowanych z urządzeniami zapewniającymi oczyszczanie do poziomu wymaganego przepisami odrębnymi. Powyżej jest mowa o drogach klasy KDD i podkreśla się, że nawet drogi o tak niskiej klasie (i natężeniu ruchu) oraz mosty w ich ciągu powinny być zaopatrzone w szczególne zabezpieczenia. Na terenie zbiornika Dobczyce obowiązuje **"Znak drogowy B-14 "zakaz wjazdu pojazdów z towarami, które mogą skazić wodę"**, który oznacza zakaz ruchu pojazdów przewożących, określony w przepisach o przewozie drogowym towarów niebezpiecznych, **towary niebezpieczne klas: 3, 4.3, 6.1, 6.2, 8, gazy trujące lub gazy żrące klasy 2, lub towary niebezpieczne zagrażające środowisku klasy 9 w ilościach, dla których jest wymagane oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej**. Trudno wyobrazić sobie przypadek realizacji dwóch mostów drogi ekspresowej S7 w sieci transeuropejskiej TEN-T poprzez zbiornik Dobczyce, przez które będą przykładowo jeździły **ze znaczną prędkością cysterny z materiałami niebezpiecznymi, np. paliwami, a w przypadku tranzytu dalekobieżnego będzie to nieuniknione**. W razie wypadku i przykładowo wpadnięcia takiego pojazdu do zbiornika, skutki dla mieszkańców Krakowa w zakresie dostępu do

wody pitnej, w szczególności w warunkach kryzysu klimatycznego i niedoborów wody, byłyby katastrofalne i po prostu nieobliczalne. Skażenie zbiornika wody pitnej mogłoby się w takim przypadku okazać nieodwracalne, co mogłoby spowodować konieczność poszukiwania alternatywy w postaci pilnej budowy wielkim kosztem nowego zbiornika w innej lokalizacji (a jak uczy chociażby przykład Jeziora Mucharskiego w rejonie Świnnej Poręby, jest to niezwykle trudny społecznie proces, a dodatkowo konieczne jest zapewnienie odpowiedniej jakości tak uzyskanej wody).

Poprowadzenie drogi ekspresowej w pobliżu Zbiornika Dobczyckiego - przez teren wrażliwy przyrodniczo - spowodowałoby najprawdopodobniej niepowetowane szkody środowiskowe – miałyby negatywny wpływ na bioróżnorodność i ekosystemy tu występujące. Znane są opracowania dotyczące fauny i flory Zbiornika Dobczyckiego, dzikiego ptactwa, siedlisk naturalnych. Według dostępnych opracowań nad Zbiornikiem Dobczyckim można spotkać ok. 230 gatunków ptaków, w tym tak rzadkie jak nur białodzioby, bielik i czapla nadobna, rybołów.

Ponadto teren gminy Dobczyce jest terenem trudnym geologicznie, z licznie występującymi osuwiskami.

7. **Podkreślenia wymaga, iż akceptowalność i prawna wykonalność danego wariantu powinna być rozpatrywana całościowo, na całym jego przebiegu.** W szczególności podkreślić należy, iż **Narodowy Instytut Dziedzictwa jasno wyraził wobec GDDKiA stanowisko w przedmiocie odstąpienia od realizacji korytarza 6, a nie jego modyfikacji. UNESCO zwróciło się do władz polskich o wyjaśnienia w przedmiotowej sprawie.** Wariant wschodni zaproponowany przez Zespół zadaniowy w rejonie Kopalni Soli Wieliczka nadal pozostaje w obszarze korytarza 6 i choć omija strefę buforową UNESCO, w dalszym ciągu przechodzi nad wyrobiskami Kopalni, które stanowią system naczyń połączonych z częścią zabytkową. Zarówno Burmistrz Wieliczki, jak i Burmistrz Dobczyc związani są przedmiotowym stanowiskiem Narodowego Instytutu Dziedzictwa, jak też zobowiązaniem z art. 6 ust. 3 Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa kulturalnego i naturalnego do **niepodejmowania świadomie żadnych działań mogących wyrządzić bezpośrednio lub pośrednio szkodę dziedzictwu kulturalnemu i naturalnemu.** Zobowiązanie to bowiem dotyczy się wszystkich władz Rzeczypospolitej Polskiej. Burmistrz Gminy i Miasta Dobczyce nie ma prawnej możliwości akceptacji krakowskiego korytarza wschodniego, który byłby sprzeczny z jego zobowiązaniami z aktu wyższej rangi w postaci Konwencji.

Warto w tym kontekście podkreślić, iż korytarz krakowski w odniesieniu do osi korytarza 6 w rejonie Kopalni **został odsunięty zaledwie o kilometr od strefy buforowej i jak wskazano, nadal koliduje z wyrobiskami.** Przechodzi w szczególności przez rejon niebezpiecznego hydrologicznie pola Sułków, z którego eksploatacji władze kopalni wycofały się z uwagi na wycieki wody pod ciśnieniem. Woda słodka stanowi największe zagrożenie dla Kopalni Soli. Pamiętać należy, że Konwencja **zakazuje podejmowania działań, które mogą bezpośrednio lub pośrednio narazić zabytek na**

niebezpieczeństwo, a nie jedynie działań w obrębie strefy buforowej. Strefa buforowa nie jest tu decydująca, co doskonale pokazuje przykład konieczności przeniesienia wyżej świątyń Abu Simbel z powodu ryzyka zalania przez wody Jeziora Namera, powstałego w wyniku realizacji wiele kilometrów dalej Wielkiej Tamy w Asuanie. Ta skomplikowana operacja stała się mitem założycielskim UNESCO jako instytucji chroniącej zabytki klasy zerowej i stanowiła podwaliny pod zapisy Konwencji. Podobnie w przypadku Obozu Auschwitz UNESCO na etapie STEŚ dla drogi ekspresowej S1 zażądało odsunięcia jej o 3 km od obozu, a nie o 100 m i to pomimo pozytywnej opinii Muzeum oraz wojewódzkiego konserwatora zabytków. Analogiczny przypadek dotyczył realizacji autostrady w sąsiedztwie piramid w Gizie. W przedmiotowym przypadku zlecono wykonanie **opinii Instytutu Mechaniki Górotworu PAN, która jasno wykazała, że realizacja korytarza 6 może stanowić naruszenie Konwencji we wskazanym wyżej zakresie.**

Z uwagi na powyższe, **Dyrektor GDDKIA Tomasz Żuchowski w piśmie z dnia 28 września 2022 r. znak: BGD.WSA.053.553.2022.AWI jasno podkreślił, iż** *„Równocześnie pozyskaliśmy szereg opinii i stanowisk nie tylko samorządów lokalnych, ale także innych interesariuszy z obszaru objętego analizami. Dodatkowo braliśmy udział w obradach Parlamentarnego Zespołu ds. przebiegu drogi S7 w Małopolsce, w posiedzeniach rad miejskich i powiatowych oraz oddolnych spotkaniach z przedstawicielami społeczeństwa. Działania te dały nam możliwość uzupełnienia syntetycznej wiedzy pozyskanej w toku prowadzonych prac nad Studium korytarzowym o dodatkowe elementy, **identyfikację trudnych obszarów, które uwzględnimy na kolejnych etapach prac przygotowawczych, np. rezygnacja z trasowania wariantów w sąsiedztwie podlegającego ochronie miejsca światowego dziedzictwa UNESCO „Królewskie kopalnie soli w Wieliczce i Bochni”.** Nie wskazano w tym piśmie, że GDDKIA rezygnuje z trasowania wariantów poprzez strefę buforową Kopalni Soli, lecz „w sąsiedztwie” tego zabytku. Niewątpliwie, krakowski korytarz wschodni nadal przechodzi przez sam teren Kopalni, która stanowi system naczyń połączonych z częścią zabytkową, **zatem dalsze jego procedowanie jest bezprzedmiotowe, ponieważ odstąpiła od tego GDDKiA.** Dalsze odsunięcie tego korytarza daleko na wschód, za Bodzanów tak by ominąć całkowicie wyrobiska kopalni, spowoduje, że wariant ten stanie się całkowicie nieopłacalny kosztowo i ruchowo (czego chociażby dowodzi zawarta w studium korytarzowym analiza korytarza 6B, gdzie ominięto złożę gazu w Raciborsku, a wydłużenie korytarza o 3 km spowodowało, że już nie był on opłacalny). Odsunięcie to zapewne spowoduje także niemożność dowiązania nowej S7 do węzła Bieżanów z uwagi na konieczność zachowania parametrów łuków drogi ekspresowej. Pod tym względem zatem krakowski korytarz wschodni nie nadaje się do dostosowania i winien zostać całkowicie odrzucony.*

8. GDDKiA podnosi, iż w przedmiocie przebiegu drogi ekspresowej S7 Kraków - Myślenice konieczne jest wypracowanie rozwiązań akceptowalnych społecznie – niwelowanie potencjalnych konfliktów oraz uwzględnienie stanowisk poszczególnych samorządów.

Gmina Dobczyce wyraziła swoje stanowisko w licznych protestach, uchwałą z dnia 28 września 2022 r. nr LII/428/2022 Rada Miejska przyjęła rezolucję, zgodnie z którą nie wyraziła zgody na przebieg drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice przez tereny gminy Dobczyce i wezwała do nieuwzględniania terenu gminy Dobczyce w planach drogi ekspresowej. Podobne stanowisko było wyrażane przez przedstawicieli samorządu dobczyckiego na wszystkich spotkaniach w sprawie projektu trasy. Przedstawiane przez różne środowiska projekty trasy uwzględniające teren gminy Dobczyce nie uzyskały aprobaty społecznej, mieszkańcy licznie oprotestowywali projekty na spotkaniach z przedstawicielami samorządu, zebraniach wiejskich itd. Korytarz nr 6 zaproponowany przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w studium korytarzowym drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice, przebiegający przez Gminę Dobczyce po szczegółowej analizie spotkał się ze stanowczym sprzeciwem Burmistrza Gminy i Miasta Dobczyce, Rady Miejskiej w Dobzycach oraz mieszkańców.

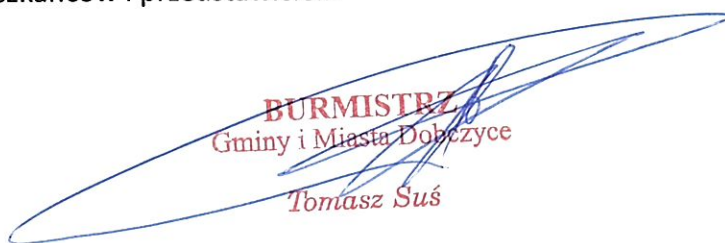
Jakikolwiek projekt trasy drogi ekspresowej S7 przez gminę Dobczyce nie jest projektem racjonalnym i optymalnym przy wzięciu pod uwagę kryteriów wyznaczonych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, a określonych w piśmie z dnia 26 lipca 2022 r. Wariant 6 to prawie najwyższe koszty spośród przedstawionych i jedno z najniższych korzyści, wariant mniej atrakcyjny dla ruchu tranzytowego i docelowego, wariant 6 to najbardziej wschodni wariant – najdalszy od naturalnych kierunków ciążenia. Ponadto przedstawiony w ostatnim czasie wariant nazywany „wariantem społecznym” – w żaden sposób niekonsultowany z przedstawicielami gminy Dobczyce - jeszcze bardziej odbiega od wszelkich założeń projektu trasy, przesuując trasę jeszcze bardziej na wschód i prowadząc ją przez najbardziej wrażliwe tereny, w tym nad Zbiornikiem Dobczyckim – Zatoką Zakliczyńską.

Podsumowując, Gmina Dobczyce proponuje wariant, który:

- maksymalnie ograniczy koszty inwestycyjne;
- będzie możliwie najkrótszy,
- będzie najbliższy do naturalnych kierunków ciążenia, w tym uwzględni konieczność odciążenia DK 7 jako głównego celu realizacji przedmiotowej trasy z uwagi na dominującą relację tranzytową zachód-południe,
- umożliwi budowę dalszych połączeń w sposób racjonalny i przy minimalizacji kosztów;
- spełni dalsze niezbędne wymagania środowiskowe, geologiczne, hydrologiczne, społeczne (w tym zminimalizuje oddziaływanie na obszary ważne przyrodniczo, obszary zabytkowe, zabudowę).

Przed zespołem zadaniowym ds. opracowania propozycji przebiegu na terenie gminy miejskiej Kraków korytarza dla drogi ekspresowej S7 odcinek Kraków – Myślenice zajmuję takie samo stanowisko jak powyżej – jako przedstawiciel Gminy Dobczyce – gminy ze Zbiornikiem Dobczyckim, stanowiącym źródło zaopatrzenia aglomeracji krakowskiej w wodę pitną, wymagającym szczególnej ochrony, gminy unikalnej pod względem krajobrazowym, przyrodniczym, historycznym nie widzę żadnej możliwości na przeprowadzenie przez jej teren drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice. Projekt taki nie tylko musiałby się odbyć ze szkodą dla mieszkańców i interesu publicznego, ale też byłby nieracjonalny pod względem zasadniczych założeń projektowania.

Podkreślam, że rozmowy powinny być prowadzone z samorządami zainteresowanymi przeprowadzeniem drogi ekspresowej przez swój teren. Narzucanie wariantów, na które gmina – jej przedstawiciele i mieszkańcy nie wyrażają zgody, pozostaje sprzeczne z podstawowym celem powstania i pracy zespołu zadaniowego, który ma wypracować projekt akceptowalny społecznie. Poprowadzenie drogi ekspresowej S7 Kraków – Myślenice przez gminę Dobczyce nie ma szansy na pozytywny odbiór przez jej mieszkańców i przedstawicieli.



BURMISTRZ
Gminy i Miasta Dobczyce
Tomasz Suś

Załączniki:

1. *Uchwała nr LII/428/2022 Rady Miejskiej w Dobczycach z dnia 28 września 2022r. w sprawie podjęcia rezolucji wyrażającej sprzeciw wobec planowanego przebiegu drogi ekspresowej S7 przez Gminę Dobczyce.*
2. *Lista osób wyrażających sprzeciw wobec przedstawionego wschodniego wariantu społecznego.*

Otrzymują:

1. Adresat,
2. Pan Tomasz Żuchowski, p.o. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad,
ul. Wronia 53, 00 - 874 Warszawa,
3. a.a.