

Kielce, dnia 19 czerwca 2024 r.

Sz. P. Agata Wojda  
Prezydent Miasta Kielc

Sz. P. Piotr Krampikowski  
Dyrektor Oddziału GDDKiA  
w Kielcach

Radni Rady Miasta w Kielcach

**List otwarty do władz Kielc i Rządu RP w sprawie odcinka trasy ekspresowej S74 przebiegającego w granicach miasta**

Stowarzyszenie Kieleckie Inwestycje od kilkunastu lat angażuje się w działania mające na celu podnoszenie jakości kieleckich przestrzeni publicznych, architektury, układów komunikacyjnych, planowania przestrzennego.

Ze szczególną uwagą analizujemy inwestycje duże, mające wpływ na funkcjonowanie całych dzielnic i strategiczne – wpływające na całe miasto. Wiemy bowiem, że ewentualne błędy popełnione przy ich projektowaniu mogą nieść za sobą negatywne konsekwencje o ogromnej skali, rzutujące na funkcjonowanie całego organizmu miejskiego przez kolejne dziesięciolecia.

Taką inwestycją jest budowa w granicach Kielc odcinka drogi ekspresowej S74, która - zgodnie z planami urbanistycznymi sprzed pół wieku - nie jest przewidziana jako obwodnica, ale ma przecinać miasto.

Informacje dotyczące tej inwestycji śledzimy od lat. Każda kolejna budziła coraz większy niepokój, co zresztą nieraz artykułowaliśmy. Niepokój budziły nie tylko ukrywanie przed kielczanami faktycznego obrazu tej budowy, ale też zatrważająca niemoc władz Kielc poprzednich kadencji w sprawie egzekwowania od inwestora i jego projektantów przestrzegania współczesnych standardów urbanistycznych dotyczących dbałości o komfort codziennego funkcjonowania m.in. osób z niepełnosprawnościami, pieszych, pasażerów komunikacji publicznej, wygodnego ruchu lokalnego samochodów, rowerzystów, zieleni, poziomu hałasu i zanieczyszczeń, miejskiego krajobrazu. Wszystkiego tego, co powinno być oczywistością w gęsto zurbanizowanym obszarze.



**Stowarzyszenie Kieleckie Inwestycje**

ul. Wojska Polskiego 52, 25-389 Kielce

NIP: 9591942921, REGON: 260514275, KRS: 0000384722 – Sąd Rejonowy  
w Kielcach, X Wydział Krajowego Rejestru Sądowego

w: [kieleckieinwestycje.org](http://kieleckieinwestycje.org)

m: [stowarzyszenie@kieleckieinwestycje.org](mailto:stowarzyszenie@kieleckieinwestycje.org)

t: 500 605 600

Każda kolejna informacja wskazywała, że dla inwestora, czyli dotychczasowych władz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad oraz działających na jego zlecenie projektantów, interesy mieszkańców Kielc nie mają znaczenia. Że ważny jest tylko i wyłącznie jak najpłynniejszy przecinający nasze miasto tranzyt tysięcy tirów i innych samochodów, dla których w większości Kielce nie są punktem docelowym. Tranzyt, który według współczesnych standardów powinien przebiegać obwodnicami.

Symptomatyczne było spotkanie z GDDKiA przedstawicieli środowiska niepełnosprawnych, w którym uczestniczyli członkowie naszego stowarzyszenia, a do którego doszło z inicjatywy Powiatowej Społecznej Rady ds. Osób Niepełnosprawnych ponad rok temu. W jego trakcie projektanci powiedzieli m.in., że... po raz pierwszy słyszą o Standardach Dostępności Miasta Kielce oraz, że „ich firma jest z Poznania, więc nie można wymagać by projektując drogę w Kielcach opierali się o lokalne przepisy”. W tym miejscu należy dodać, że Miejski Zarząd Dróg powiadomił inwestora o tych standardach i konieczności ich stosowania oficjalnym pismem wiele miesięcy wcześniej. Na wystosowane po tym spotkaniu przez PSRs.ON pismo do GDDKiA, w którym zostało zawarte szereg szczegółowych pytań odpowiedź nie przyszła do dziś, Rada dostała tylko niedawno lakoniczną odpowiedź na późniejszy wniosek o dostęp do informacji publicznej.

Mimo, że rozpoczęcie tej ogromnej inwestycji zbliża się wielkimi krokami, projekt nie był w ogóle pokazany kielczanom – dopiero teraz, dzięki nowym władzom miasta udało nam się uzyskać do niego wgląd.

Jego analiza potwierdziła wszystkie najgorsze obawy.

Okazało się, że od jakiegoś czasu ze strony miejskich instytucji (w tym MZD, ZTM) zgłaszane były do GDDKiA bardzo liczne uwagi, na które najczęściej padała odpowiedź, że zmiany nie są możliwe, ponieważ projektant musi się trzymać opracowanego wcześniej PFU (Programu Funkcjonalno-Użytkowego). Czyli – jest już za późno, wszelkie zmiany można było nanosić na etapie tworzenia PFU, w którym zostały zdefiniowane wszystkie rozwiązania.

I teraz UWAGA! PFU dotyczący ogromnej ingerencji w tkankę miasta Kielce, został przez GDDKiA przygotowany... bez jakiegokolwiek udziału przedstawicieli miasta!

W efekcie powstał „paragraf 22” czyli: obecnie za późno na uwagi do projektu inne niż drobne, czwartorzędne, a wcześniej, gdy był na to czas, nie dano możliwości, by takie uwagi zgłaszać. W ten sposób GDDKiA, przy biernej postawie poprzednich władz Kielc, narzuciła rozwiązania sprzeczne z interesem naszego miasta.

Co zatem czeka kielczan wg projektu, z którego ostatnią wersją wreszcie się zapoznaliśmy?

1. Fragmenty inwestycji będą wybudowane w częściowo przykrytym wykopie (którego nie należy mylić z tunelem). Ta informacja może kojarzyć się nieświadomym kielczanom z polepszeniem stanu obecnego, jednak nic bardziej błędnego. Wzdłuż tranzytowego rdzenia trasy ekspresowej biegnącego częściowo w wykopach powstaną równoległe pasy do ruchu lokalnego, a całość, czyli dużo szersza niż obecnie rzeka asfaltu i betonu, będzie odgradzona od miasta kilometrami

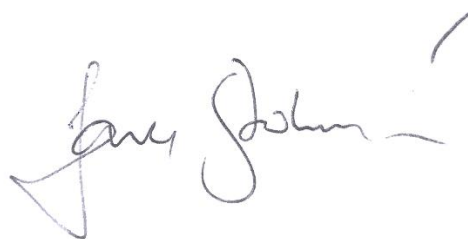
ekranów. Przykład: ekrany pod samymi oknami bloków wleją się na ulicę Warszawską aż do połowy osiedla Bocianek a także „zjedzą” większość narożnego skweru od strony osiedla Sady.

2. W ciągu alei Solidarności zaplanowano dodatkową estakadę („trzy poziomowe skrzyżowanie”) dewastując tym samym krajobraz (rzędy ekranów mają sięgać aż do akademików PŚK), likwidując dopiero co zbudowaną z unijnym dofinansowaniem drogę dla rowerów wzdłuż alei Solidarności oraz przejście dla pieszych między osiedlem Bocianek, a biurowym Office Parkiem i kampusem UJK. Takie rozwiązanie zachęcające do tranzytu aleją Solidarności to również cios dla planów budowy wschodniej obwodnicy miasta.
3. Część kielczan mogła popierać budowę ekspresówki przecinającej miasto sądząc, że przy tej okazji za „obce” pieniądze zostanie wybudowana dodatkowa miejska infrastruktura. **Nic podobnego.** GDDKiA przyjęła założenie, że co najwyżej odtwarza stan sprzed inwestycji, tym samym nie pozwalając na polepszenie dawnych rozwiązań i utrwalając stan projektowy sprzed 15-20 lat. Czyli np. skoro nie było sygnalizacji świetlnej na niebezpiecznym skrzyżowaniu to dalej jej nie będzie, skoro dotychczas wzdłuż ulicy nie było drogi dla rowerów, to nie będzie ona doprojektowana itd. Charakterystycznym przykładem jest przejazd rowerowy z parku Dolina Silnicy do zalewu. Nie tylko nie będzie przy tej okazji dobudowany drugi, potrzebny od drugiej strony zalewu, ale nawet ten stary nie będzie miał wymienionej nawierzchni. GDDKiA uznała również, że stan infrastruktury tamy przy zalewie jest wystarczający, by go nie ruszać – jeśli ulegnie on pogorszeniu w wyniku budowy S74, to jego naprawa będzie wyłącznym zmartwieniem budżetu miasta. W ogóle – jeśli miasto zgłasza potrzebę doprojektowania chodnika czy drogi dla rowerów, to uzyskuje odpowiedź, że jeśli chce, to może to sobie dobudować za miejskie środki. I nawet z „odtworzeniem stanu zastanego” jest problem, bo w projekcie GDDKiA zniknęła istniejąca dziś droga dla rowerów wzdłuż Łódzkiej od strony ulicy Robotniczej. Wreszcie – jako kropka nad i: wszystko to, co nie będzie głównym kanałem drogi ekspresowej, czyli cała nowa przewymiarowana infrastruktura po bokach będzie oddana miastu, by to ono ją utrzymywało z gminnego budżetu.
4. Znacznie pogorszony zostanie komfort użytkowników komunikacji miejskiej, utworzony niedawno przystanek Warszawska/Jesionowa ma być zlikwidowany, niektóre inne znacznie przesunięte od węzłów przesiadkowych, a w rejonie ulicy Łódzkiej będą miejsca, gdzie para przystanków po dwóch stronach ulicy nie będzie ze sobą połączona żadnym przejściem dla pieszych.
5. Nie zaplanowano powiązania (dla pieszych, użytkowników komunikacji miejskiej itd.) ze stacją kolejową Kielce Piaski, która jest przez PKP zaplanowana do gruntownej przebudowy i która - ze względu na rozwój KPT - w przyszłości będzie bardzo ważnym punktem przesiadkowym.
6. W ramach inwestycji zaplanowano wycinkę około 800 drzew.

Nie mamy wątpliwości, że realizacja tej inwestycji przyniesie Kielcom znacznie więcej szkód niż korzyści. Teraz jest ostatni moment, by przerwać trwającą od wielu lat niemoc dotyczącą skierowania tranzytu z Cedzyny do Wiśniówki, czyli istniejącego odcinka obwodnicy Kielc i uniknąć realizacji przedsięwzięcia, którego przez następne dziesięciolecia będziemy żałować.

Widzimy w nowych władzach Kielc – i w nowym zarządzie miasta i w radnych – nadzieję, że w tym ostatnim możliwym momencie podejmą skuteczne działania, które powstrzymają realizację złego dla Kielc rozwiązania. Z nadzieją patrzymy również na zmianę władz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad.

Z wyrazami szacunku



Jerzy Stradomski  
*Prezes Stowarzyszenia Kieleckie Inwestycje*

Do wiadomości:  
Media lokalne



stowarzyszenie kieleckie inwestycje

**Stowarzyszenie Kieleckie Inwestycje**

ul. Wojska Polskiego 52, 25-389 Kielce

NIP: 9591942921, REGON: 260514275, KRS: 0000384722 – Sąd Rejonowy  
w Kielcach, X Wydział Krajowego Rejestru Sądowego

w: [kieleckieinwestycje.org](http://kieleckieinwestycje.org)

m: [stowarzyszenie@kieleckieinwestycje.org](mailto:stowarzyszenie@kieleckieinwestycje.org)

t: 500 605 600