

**Szanowni Państwo,**

Poniżej zamieszczam moją polemikę z listem Małgorzaty Pawelec-Buras, rzeczniczki prasowej kieleckiego oddziału GDDKiA opublikowanego 12 lutego 2025 r. w portalu TVP3 Kielce:

<https://kielce.tvp.pl/85020089/gddkia-zabiera-glos-w-sprawie-ekspresowej-s74-przez-kielce-wylicza-korzysci-z-jej-budowy>

Kursywą zaznaczony jest oryginalny list rzeczniczki, natomiast moje komentarze wyróżnione są pogrubioną czcionką.

**Maciej Szczepański**

---

*Trasa nie tylko ułatwi wjazd do Kielc z łączy Warszawę i Kraków S7 (...)*

**Po pierwsze, trasa S74 nie ułatwi „wjazdu do” Kielc z S7, ponieważ S7 przy węźle „Kielce Zachód” leży dokładnie na granicy Kielc. Trasa S74 ułatwi natomiast „przejazd przez” Kielce, jednak kosztem mieszkańców.**

*(...) ale także zepnie w całość dwa odcinki S74 – budowany obecnie Mniów - Kielce Zachód z już funkcjonującym (częściowo miejskim) odcinkiem od Kielc do Cedzyny.*

**Trasa S74 faktycznie zepnie dwa odcinki tej trasy na wschód i zachód od miasta, jednak w pierwszej kolejności trzeba podkreślić, że błędem było wybudowanie i zakontraktowanie tych odcinków poza Kielcami, które indukowały tranzyt oraz racjonalizowały kolejne błędne decyzje. Trasa S74 przez Kielce jest brnięciem w serię błędnych decyzji o lokalizacji innych odcinków S74. Dlaczego Kielczanie mają ponosić koszty społeczne tych błędów?**

*Trasa ułatwi mieszkańcom Kielc dojazd do węzłów autostradowych w okolicach Łodzi i przejść granicznych w woj. podkarpackim.*

**Mieszkańcy Kielc oczywiście co weekend jeżdżą do Łodzi albo na Ukrainę.**

*Mieszkańcom regionu świętokrzyskiego i podkieleckich gmin zapewni komfortowy wjazd do stolicy województwa,*

**Tu zgoda, że trasa ułatwi tysiącom mieszkańców podkieleckich miejscowości dojazd do pracy/szkoły w Kielcach, co spowoduje dalsze wyludnianie miasta i mniejsze wpływy z podatków dochodowych, a w dalszej kolejności ponowny wzrost ruchu i korki na tej trasie.**

*a zmotoryzowanym ze wszystkich obszarów skomunikowanie z terenami inwestycyjnymi w mieście.*

**Obwodnica S7 leży na granicy miasta, dojazd do terenów przemysłowych w okolicy Targów Kielce już jest bardzo dobry.**

*Mieszkańcy Kielc będą mieli na terenie miasta nowe, bezpieczne chodniki i ścieżki rowerowe, również na tych odcinkach, na których brakowało takich rozwiązań. Dla pieszych i rowerzystów zaprojektowaliśmy bezpieczne ciągi wzdłuż całej inwestycji.*

**Żeby nadać temu kontekst i zilustrować priorytety GDDKiA: przy przejeździe przez Zalew Kielecki, GDDKiA faktycznie zaprojektowała chodniki o szerokości po 2 metry (absolutne**

wymagane prawem minimum) oraz ścieżkę rowerową o szerokości 2.2 metra (poniżej normalnego minimum 2,5m, 2m dopuszcza się w wyjątkowych sytuacjach), łącznie 6,2 metra ciągów pieszo rowerowych (ścieżka rowerowa po drugiej stronie ulicy nie zmieściła się – patrz TOM I Projekt zagospodarowania terenu PODTOM I.2 Projekt zagospodarowania terenu - część rysunkowa z grudnia 2024). Natomiast pasów jezdnych jest: 8 drogi ekspresowej (po 3,5m), 4 lokalnej (po 3,5m czyli w standardzie drogi ekspresowej – powodzenia z bezpieczeństwem i hałasem), o łącznej szerokości 42 metry plus bariery odgradzające, mury oporowe, pasy między jezdniami.

Podobnie droga będzie wyglądać na całym 5-kilometrowym odcinku, dlatego narracja, że GDDKiA polepszy życie mieszkańców przez budowę chodników i ścieżki rowerowej bez wspominania, że zrobiła absolutne minimum w tym zakresie, a 90% pasa drogowego zajmie 12-14 pasmowa autostrada, jest manipulacją.

*Po zakończeniu inwestycji, przejazd pomiędzy węzłem Kielce Zachód na S7/S74 a węzłem Bocianek na S74 zajmie zaledwie trzy minuty. Dziś, m.in. ze względu na duże korki, trwa to aż dziesięciokrotnie dłużej.*

**Pytanie – skąd biorą się te korki? Z tranzytu i samochodów dojeżdżających z podkieleckich miejscowości. GDDKiA próbuje rozwiązać problemy, które sama stworzyła przez budowę pierwszego odcinka drogi ekspresowej z Cedzyny do al. Solidarności wtłaczając ruch do centrum. Ponadto, większość Kielczan nie jest zainteresowanych przejazdem od granicy do granicy miasta, oni po prostu utykają w korku generowanym przez pojazdy z zewnątrz. W końcu – sugerowane 3 minuty na przejazd 7,9km od granicy do granicy miasta oznacza średnią prędkość 160 km/h. Bez korków, z prędkością 60km/h, można przejechać ten odcinek teraz w 8 minut i to dla Kielczan byłoby wystarczające, tylko trzeba usunąć stamtąd tranzyt.**

*Z ekspresowej trasy skorzystają zarówno kielczanie, jak i mieszkańcy podkieleckich miejscowości pracujący i uczący się w mieście. Ruch lokalny obsługiwać będą nowe ulice po obu stronach drogi ekspresowej. Włączymy się z nich w obecne ulice miejskie, w miejscu dotychczasowych skrzyżowań.*

**Znów zgoda, że mieszkańcy podkieleckich miejscowości skorzystają chociaż zwiększony ruch przez zachęcenie większej liczby ludzi do wyprowadzki poza miasto spowoduje, że korki i tak będą, być może z czasem większe niż teraz.**

*Nowa droga nie naruszy istniejącej tkanki miejskiej. Powstaje w zarezerwowanym dla niej korytarzu, w śladzie istniejącej DK74, na przeważającej długości sąsiadującym z terenami bez zabudowy typowo osiedlowej. Tam, gdzie zaczynają się budynki mieszkalne, ekspresowa trasa wprowadzona zostanie w tunel, a zajętość terenu pod inwestycję na tym odcinku będzie zminimalizowana.*

**Projektowany tunel ma 500 metrów długości od ul. Klonowej do ul. Warszawskiej (na 5km całej trasy). Na powierzchni pasy drogi lokalnej będą miały po 3,5m szerokości (tyle co standard dla drogi ekspresowej) i będą otoczone ekranami akustycznymi o kilkumetrowej wysokości, również wchodząc w ulice poprzeczne. Na wylocie z tunelu na wysokości ul. Klonowej i Warszawskiej hałas będzie zwielokrotniony przez rezonowanie tunelu, a spaliny będą wylatywały na tereny rekreacyjne oraz okoliczne bloki – ekrany akustyczne ich nie**

**powstrzymają. Pozostała część inwestycji (ok. 4,5 km) nie będzie w tunelu tylko miejscami w wykopie o szerokości kilkudziesięciu metrów degradując przestrzeń miejską i przerzucając koszty społeczne na Kielczan, korzyści zostawiając kierowcom tranzytowym.**

*Likwidując „wąskie gardło”, jakim obecnie jest przejazd przez miasto i oddzielając ruch tranzytowy od lokalnego, inwestycja przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa oraz komfortu wszystkich użytkowników trasy. W szczególności będą to piesi, rowerzyści i pasażerowie komunikacji miejskiej, którzy zyskają specjalnie dla nich zaprojektowaną infrastrukturę.*

**Znowu, „wąskie gardło” jest problemem stworzonym przez GDDKiA przy poparciu poprzednich władz miejskich, które przespały kilkadziesiąt ostatnich lat w nauce o transporcie, gdzie podobne inwestycje w cywilizowanych krajach są usuwane z miast lub chowane w tunele. Nie wiem skąd wnioski o poprawie bezpieczeństwa proponując trasę ekspresową o prędkości dopuszczalnej 120 km/h z węzłami w środowisku miejskim – co z pewnością doprowadzi do zwiększenia sytuacji kolizyjnych przy włączaniu i wyłączeniu z ruchu.**

*W ramach inwestycji powstaną dwa węzły drogowe (Kielce Herby i Kielce Skrzetle) oraz dwa tunele. Dłuższy z nich, około półkilometrowy, planowany jest na odcinku sąsiadującym z zabudową osiedlową między ulicami Klonową a Warszawską. To odpowiedź na postulaty mieszkańców miasta. Planowana jest również m.in. budowa wiaduktu nad S74 w ciągu ulicy Transportowców, ronda nad krótszym tunelem pod ulicą Olszewskiego, a także wiaduktu w ciągu DK73 dla upłynnienia ruchu w obrębie węzła Kielce Bocianek.*

*Wzdłuż nowego odcinka S74 wybudowane zostaną ciągi rowerowe o łącznej długości ok. 10 km i chodniki o długości ok. 13 km, także na odcinkach aktualnie pozbawionych chodników i ścieżek rowerowych. Zachowane będą wszystkie dotychczasowe połączenia komunikacyjne. Nowoczesne rozwiązania zastosowane na trasie, tj. węzły, wiadukty, ronda i tunele, zapewnią większe bezpieczeństwo wszystkich użytkowników drogi i płynność ruchu.*

*Trasa usprawni komunikację na kierunku wschód - zachód poprzez przeprowadzenie ruchu tranzytowanego w wykopie i w tunelach. Ruch lokalny pozostanie na obecnym poziomie. Nowa droga znacznie lepiej zintegruje północne i południowe dzielnice miasta niż obecny, zakorkowany ciąg ulic, który można przeciąć tylko w wyznaczonych miejscach. Jednocześnie ruch pieszy i rowerowy poprowadzony zostanie bez styku z ruchem tranzytowym. Zyskają też pasażerowie komunikacji miejskiej, ponieważ nowe ulice wzdłuż drogi ekspresowej będą wyposażone w zatoki autobusowe, a tam gdzie zachodzi taka potrzeba, nawet po obu ich stronach.*

**Powyżej GDDKiA przedstawia te same argumenty, do których odniosłem się wcześniej. Warto jednak dodać, że mimo, że dla innych inwestycji GDDKiA w całej Polsce regularnie publikowane są wizualizacje, filmy, animacje pokazujące jak będą wyglądały drogi ekspresowe i autostrady, to dla S74 przez Kielce takich wizualizacji nie ma dostępnych. Jeśli trasa S74 przez Kielce będzie tak atrakcyjna dla Kielczan, dlaczego nie udostępniono żadnej wizualizacji tej trasy? Jedynie dostępna jest stara wizualizacja sprzed 13 lat, która wywołała negatywne reakcje Kielczan. Od tego czasu GDDKiA rozumiała, że im ciszej o tej inwestycji, tym łatwiej będzie im przeforsować tańszy wariant, kosztem jakości życia Kielczan.**

*Rozwiązania w obrębie trasy były wielokrotnie konsultowane i uzgadniane z miastem, miejskimi instytucjami i mieszkańcami Kielc. Wynikiem dialogu były liczne zmiany na etapie dokumentacji projektowej oraz materiałów do wniosku o decyzję środowiskową.*

**Konsultacje były robione pro-forma z minimalnymi terminami na wypowiedzenie się i z minimalną dopuszczalną liczbą uczestników, tak aby decyzje administracyjne nie mogły być podważone formalnie. Jednak mimo przeważającej liczby głosów przeciwnych temu kształtowi inwestycji (co widać w Decyzji Środowiskowej) i postulatom budowy długiego tunelu albo obwodnicy, GDDKiA zignorowała te głosy wybierając tańszy wariant, kosztem jakości życia Kielczan. W ramach pozyskiwania Decyzji Środowiskowej w 2021 r. nie zorganizowano nawet spotkania informacyjnego, o czym jest wzmianka w Decyzji Środowiskowej.**

*GDDKiA uzyskała prawomocną i ostateczną decyzję środowiskową, w której zostaliśmy zobowiązani m.in. do nasadzenia takiej samej liczby drzew, jaka podlegać będzie wycince w czasie budowy, bez względu na to, w jakim stanie obecnie znajduje się roślinność.*

**To jest absolutny standard i minimum w każdej inwestycji. Czy jednak GDDKiA zasadzi kilkudziesięcioletnie drzewa w miejsce tych wyciętych nad Zalewem czy posadzi kilkuletnie „patyki”?**

Decyzja środowiskowa, a także uchwalony przez Radę Miasta „Program ochrony środowiska przed hałasem”, zobowiązują GDDKiA do poprawy klimatu akustycznego w ciągu ulic Łódzkiej i Jesionowej, o co wielokrotnie zwracali się także sami mieszkańcy. Gdyby S74 nie była realizowana, obowiązek ustawienia ekranów musiałoby przejść miasto. Upięknienie ruchu to także mniejsza emisja spalin.

**Istnieją inne sposoby na walkę z hałasem: 1/ pełny tunel, 2/ wyprowadzenie tranzytu za miasto, 3/ rozwiązania projektowe na drogach lokalnych, które nie wymagają ekranów akustycznych (są na to dziesiątki przykładów, przebudów dużych ulic miejskich w całej Polsce, gdzie nie trzeba było „ratować” mieszkańców 7-metrowymi ekranami akustycznymi).**

*Projekt drogi opracowany został zgodnie z wydaną przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzją środowiskową, która jest prawomocna i ostateczna. Złożenie wniosku o decyzję poprzedziły konsultacje społeczne przeprowadzone po opracowaniu pierwszych wariantów trasy oraz liczne konsultacje z miastem Kielce i instytucjami miejskimi. Wyniki tych uzgodnień zostały uwzględnione we wniosku o decyzję środowiskową. Zostały one przedstawione na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych, z której to protokół został zatwierdzony również przez miasto Kielce. To procedura obowiązująca w przypadku każdej, dużej inwestycji drogowej.*

**Jestem przekonany, że GDDKiA zrobiła wszystko, żeby na papierze mieć wszystko jak trzeba i odpowiednie podkładki, gdyby mieszkańcy chcieli wypowiedzieć zdanie odrębne.**

*Wynikiem konsultacji społecznych, w odpowiedzi na oczekiwania mieszkańców, była m.in. rezygnacja z proponowanej w jednym z wariantów estakady wzdłuż ulicy Jesionowej na rzecz przeprowadzenia drogi ekspresowej w wykopie. Ten odcinek stanowi ok. 10 proc. trasy i sąsiaduje z zabudową osiedlową, dlatego GDDKiA w odpowiedzi na potrzeby miasta dodatkowo ograniczyła zajętość terenu pod inwestycję i zaprojektowała prawie półkilometrowy tunel na tym fragmencie.*

**Nie widzę innego sposobu jak tylko odpowiedzieć sarkazmem na argument, że GDDKiA wybawiła nas od swoich innych złych pomysłów: „A mógł zabić!”.**

*Zmiany w projekcie wprowadzone zostały także w 2024 r., w odpowiedzi na nowe uwagi miasta i mieszkańców odnośnie komunikacji lokalnej. Dotyczyły one m.in. doprojektowania trzech odcinków ścieżek rowerowych wzdłuż ul. Jesionowej, sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Klonową, zjazdu na ul. Jesionową od strony wieżowców Plaza, nowej lokalizacji przejścia dla pieszych przez Aleję Solidarności (DK73) oraz poszerzenia fragmentu drogi dojazdowej wzdłuż ul. Łódzkiej. W listopadzie 2024 r. spotkaliśmy się z przedstawicielami zarządów wspólnot mieszkaniowych, aby omówić usytuowanie ekranów akustycznych między ulicami Klonową a Warszawską. Umieszczenie i obowiązek ustawienia ekranów wynika z zapisów decyzji środowiskowej oraz przyjętego uchwałą przez Radę Miasta Kielce „Programu ochrony środowiska przed hałasem”. Uchwała zobowiązuje miasto do zmniejszenia uciążliwości związanych z hałasem na ulicach Łódzkiej i Jesionowej (budowa ekranów, zwiększenie płynności ruchu) z zaznaczeniem, że poprawę klimatu akustycznego zapewni inwestycja GDDKiA. Zapisy uwzględnione zostały także w uchwale Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego dotyczącej „Programu ochrony środowiska przed hałasem dla obszaru województwa świętokrzyskiego”.*

**To są poprawki kosmetyczne, które nie zmieniają kształtu inwestycji i fundamentalnego błędu jakim jest prowadzenie drogi ekspresowej przez środek miasta.**

*Zgodnie prawem, w miastach takich jak Kielce – czyli „prezydenckich”, na prawach powiatu – GDDKiA ze środków budżetu państwa może wybudować tylko drogę ekspresową. Całkowity koszt tej inwestycji, realizowanej w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych, to ok. 1 mld zł. Taka kwota, z możliwością unijnego dofinansowania, przeznaczona została na kompleksowe zapewnienie komunikacji wschód - zachód w obrębie stolicy województwa świętokrzyskiego. Koszty wybudowania drogi niższej klasy ponosiłyby zgodnie z obowiązującymi przepisami samorząd.*

**To brzmi jak szantaż, jednak inne rozwiązania są możliwe: 1/ długi tunel (z drogą ekspresową), 2/ obwodnica (drogą ekspresową).**

**Co do kosztów, to 1 mld PLN czyli 200 mln PLN na kilometr inwestycji bez dłuższego tunelu jest rekordowym wynikiem w skali kraju, porównywalnym np. z kosztem budowy tunelu w ciągu drogi ekspresowej S52 w Krakowie (263 mln PLN / km). Co do dofinansowania unijnego, chciałbym żeby GDDKiA upubliczniła analizy, na podstawie których wybrany został obecny wariant trasy jako najkorzystniejszy i jakie argumenty za nim przemawiały. Chciałbym zobaczyć dokumenty unijne zatwierdzające te analizy i decydujące o dofinansowaniu.**

*Budowa S74 przez Kielce nie wyklucza innych rozwiązań komunikacyjnych. W przypadku uzyskania możliwości realizacji np. wschodniej obwodnicy, miastu pozostanie wygodne, szybkie i bezpieczne połączenie między wschodnimi a zachodnimi dzielnicami. Generalny Pomiar Ruchu 2020/2021 wykazał, że drogą krajową nr 74 przejeżdża przez Kielce dziennie 34 tysiące pojazdów – to rekordowe natężenie ruchu w skali województwa świętokrzyskiego. Analizy pokazują, że ok. 80 proc. użytkowników chce wjechać do Kielc, czyli nie skorzysta z innego rozwiązania. Do budowy S74 przez Kielce dostosowany jest już węzeł Kielce Zachód wybudowany w ramach S7, jak i dalszy odcinek S74 Kielce - Cedzyna. Przejście przez Kielce stanowić będzie ich naturalne połączenie i zastąpi obecne zakorkowane, wąskie gardło (jednojezdniową, zniszczoną ulicę Łódzką, na którą tymczasowo wjeżdżamy z łącznic węzła*

Kielce Zachód i obecnej DK74 od Mniowa). Przejście przez Kielce wejdzie w skład realizowanego obecnie ponad stukilometrowego ciągu S74 od granicy z województwem łódzkim do Opatowa, a w przyszłości będzie częścią trasy prowadzącej przez Tarnobrzeg do drogi ekspresowej S19 łączącej Lublin i Rzeszów.

**80 proc. użytkowników chce wjechać do Kielc, ponieważ obecnie nie ma żadnej sensownej alternatywy. O węźle Kielce Zachód czy odcinku S74 Cedzyna- al. Solidarności pisałem wcześniej, że to faktycznie one doprowadziły do zwiększenia ruchu w Kielcach. Jednak nie warto brnąć w złe decyzje, gdy istnieją alternatywy.**

*W grudniu 2024 r. rozpoczęła się budowa S74 Przetom/Mniów - węzeł Kielce Zachód. Obecnie realizujemy sześć odcinków S74, od granicy z woj. łódzkim do Opatowa, o łącznej długości ok. 105 km.*

*Umowę na realizację odcinka drogi ekspresowej S74 węzeł Kielce Zachód - Kielce podpisaliśmy w 2023 r. Inwestycja powstaje w systemie Projektuj i buduj. Wykonawca inwestycji opracował projekt budowlany i w 2024 r. złożył do Wojewody Świętokrzyskiego wniosek o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID). Wydanie decyzji pozwoli na rozpoczęcie robót budowlanych, a także na rozpoczęcie procedury związanej z wypłatą odszkodowań za nieruchomości pod drogę. W styczniu br. Wojewoda Świętokrzyski poinformował o wszczęciu postępowania w sprawie wydania decyzji ZRID, a Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach rozpoczął obligatoryjną ponowną ocenę oddziaływania inwestycji na środowisko.*

**To prawda, że GDDKiA robiła i robi wszystko żeby postawić mieszkańców Kielc przed faktem dokonanym i wywołać wrażenie, że jest już za późno na jakiegokolwiek zmiany. Przeciwnicy inwestycji w tym kształcie przedstawiani są jako winni tego, że przepadną pieniądze i czas, a Kielce ugrzęzną w korkach, hałasie i spalinach na lata. Jednak historia tego projektu pokazuje, że to GDDKiA jest odpowiedzialna za pierwszy etap inwestycji, która wprowadziła tranzyt do Kielc, a przez kolejne lata brnęła w kolejne złe decyzje, zamiast próbować naprawić poprzednie błędne inwestycje.**

### **Podsumowanie**

*- nawet 10-krotnie skrócony zostanie czas przejazdu między wschodnimi a zachodnimi dzielnicami miasta,*

- **Argument istotny głównie dla tranzytu, nie dla Kielczan, którzy chcą przemieszczać się w ramach granic Kielc, nie przejeżdżać przez nie.**
- **10-krotne skrócenie nawet z 30 do 3 minut jest niemożliwe, chyba że 7,9km od granicy do granicy chcemy jechać ze średnią prędkością 160 km/h.**
- **Droga ekspresowa zachęci więcej mieszkańców do wyprowadzki poza Kielce co z czasem doprowadzi do zwiększenia ruchu przez osoby dojeżdżające i ponownego zakorkowania tego odcinka i sąsiednich ulic.**

*- mieszkańcy Kielc zyskają ulice, chodniki i ścieżki rowerowe z nową nawierzchnią,*

- **Maksymalnie 10% pasa drogowego będzie przeznaczony na drogi dla rowerów (które nie będą miały ciągłości po dwóch stronach na całej długości) i chodniki, które zaprojektowano o minimalnych dopuszczalnych prawem szerokościach (po 2 metry).**

- **Ulice lokalne zaprojektowano niepotrzebnie o szerokości pasa drogi ekspresowej z wielometrowymi ekranami akustycznymi, które podzielą, oszpecą i zaciemnią miasto.**

*- polepszy się klimat akustyczny poprzez zapewnienie płynności ruchu i budowę ekranów,*

- **Ekran akustyczny nie daje całkowitej ochrony przed hałasem, szczególnie dla mieszkań na wyższych piętrach oraz na wzniesieniach (osiedla na północ od trasy)**
- **Hałas jest spowodowany poprzednimi złymi decyzjami GDDKiA, wprowadzeniem do Kielc tranzytu przez Cedzynę. GDDKiA próbuje rozwiązać problemy, które sama stworzyła, jednak robi to w dalszym ciągu kosztem jakości życia Kielczan.**

*- płynność ruchu wpłynie na zmniejszenie emisji spalin, - znikną korki i wąskie gardła na ulicach Jesionowej i Łódzkiej,*

- **Spaliny i korki są spowodowane poprzednimi złymi decyzjami GDDKiA, wprowadzeniem do Kielc tranzytu przez Cedzynę. GDDKiA próbuje rozwiązać problemy, które sama stworzyła, jednak robi to w dalszym ciągu kosztem jakości życia Kielczan.**

*- zapewniony zostanie łatwy i szybki dostęp do takich jednostek jak rozbudowujące się Targi Kielce, tereny inwestycyjne przy ulicy Olszewskiego, a także obiekty handlowo-usługowe przy Al. Solidarności, przy jednoczesnym zachowaniu wszystkich połączeń z obszarami zabudowy mieszkaniowej,*

- **Targi Kielce i Al. Solidarności są w tej chwili bezpośrednio połączone z drogami ekspresowymi S7 i S74.**

*- zabezpieczony zostanie ruch pieszy i rowerowy na całej długości odcinka, również tam, gdzie obecnie nie ma żadnych chodników,*

- **Maksymalnie 10% pasa drogowego będzie przeznaczony na drogi dla rowerów (które nie będą miały ciągłości po dwóch stronach na całej długości) i chodniki, które zaprojektowano o minimalnych dopuszczalnych prawem szerokościach (po 2 metry).**

*- dzięki bezkolizyjnym rozwiązaniom poprawi się bezpieczeństwo ruchu, - w obszarze inwestycji powstaną nowe sieci gazowe, elektryczne, teletechniczne i ciepłownicze,*

- **Zwiększenie bezpieczeństwa przez wprowadzenie do miasta drogi ekspresowej z dopuszczalną prędkością 120 km/h i mieszaniem ruchu lokalnego i tranzytowego jest wątpliwe.**
- **Przebudowy mediów przy takiej inwestycji są koniecznością, nie czymś ekstra.**

*- uporządkowana zostanie zieleń poprzez nasadzenie nowej roślinności, a część linii brzegowej zalewu zostanie zrewitalizowana.*

- **Wyciętych zostanie kilkadziesiąt starych drzew w terenach rekreacyjnych, nad Zalewem, a w ich miejsce zasadzone zostaną młode drzewka w innych miejscach.**