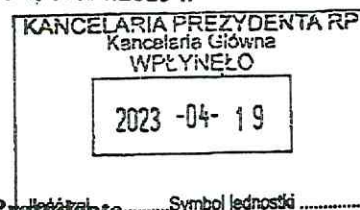


Michrów, 19.04.2023 r.



Kancelaria Prezydenta
Rzeczypospolitej Polskiej
ul. Wiejska 10
00-489 Warszawa

PETYCJA

Działając w interesie publicznym mieszkańców miejscowości Natalin, Michrówek, Michrów, Kocerany i pozostałych znajdujących się w obrębie planowanej drogi A50 w gminie Pniewy oraz w oparciu o Ustawę z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz. U. z 2014 r., poz. 1195), składamy petycję w sprawie odstąpienia od planowania przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej („OAW”, droga A50) przez teren miejscowości Natalin, Michrówek, Michrów i Kocerany oraz pozostałych znajdujących się w obrębie planowanej drogi A50 dla wszystkich trzech zaproponowanych wariantów.

Domagamy się:

1. Odstąpienia od zaproponowanych w dniu 10.02.2023 r. trzech wariantów przebiegu OAW w Gminie Pniewy.
2. Sporządzenie wariantu lub wariantów przebiegu OAW (drogi A50) wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych w celu zmniejszenia szkodliwego oddziaływania społecznego i środowiskowego (wzdłuż linii kolejowej nr 12 „LK12”, bądź na granicy powiatów Grójeckiego i Białobrzeskiego).
3. Realizacja inwestycji OAW (A50) według punktu 2, a nie przez tereny jak w pkt 1.

Uzasadnienie

1. Powody i argumenty dla odstąpienia od zaproponowanych wariantów nr 1, 2, 3.

1. Brak spójności przedstawionych założeń przebiegów z dokumentami strategicznymi województwa mazowieckiego, powiatu grójeckiego oraz lokalnymi dokumentami strategicznymi gminy Pniewy. Pomysł budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej A50 nie znajduje odzwierciedlenia w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego powiatu grójeckiego oraz poszczególnych gmin tego powiatu.

Należy zauważyć, że w Gminie Miejscowy Plan Zagospodarowania Przestrzennego (MPZP) z późniejszymi zmianami obowiązuje od 2002 roku, czyli od wielu lat. Zatem wszyscy, którzy wprowadzali się i inwestowali w Gminie Pniewy, wiedzieli czego konkretnie mogą oczekiwać po terenach sąsiednich. MPZP stanowi prawo lokalne, które powinno być respektowane. Uchwalając MPZP zapewniano mieszkańcom prawo własności zgodnie z art. 64 Konstytucji RP (Art. 64. ust. 1. „Każdy ma prawo do własności, innych praw majątkowych oraz prawo dziedziczenia, ust. 2. Własność, inne prawa majątkowe oraz prawo dziedziczenia podlegają równej dla wszystkich ochronie prawnej”). Na podstawie planu miejscowego ludzie kupując swoje gospodarstwo, czy też dokupując ziemi, byli przekonani, że są to tereny rolne, że mogą się pobudować tu, a nie gdzie indziej. Poza tym, to prawo lokalne mówiło że żadnej autostrady ani linii kolejowej tu nie będzie.

Spółeczny sprzeciw budzi chęć dalszego procedowania inwestycji dla przedstawionych przebiegów, który nigdy dotąd nie był rozpatrywany (pojawił się dopiero w lutym 2023 r.) i nie jest spójny z żadnymi dokumentami lokalnymi. Dotychczasowe informacje, jednoznacznie wskazywały na możliwość wykorzystania drogi krajowej nr 50, lub trasy linii kolejowej LK12, jako rozwiązań najmniej ingerujących bezpośrednio w interesy gminy Pniewy, oraz (w przypadku LK12) uzgadniane były z właściwymi władzami gmin leżących w ich przebiegu. Skutkiem powyższego osoby podejmujące decyzje dotyczące zamieszkania na terenie gminy Pniewy, który „stał się” obecnie korytarzem drogowym, nie brały pod uwagę możliwości lokalizacji OAW A50 w przebiegach poprowadzonych poprzez, lub tuż obok istniejących wsi i osad - żadne dokumenty nie wskazywały na taką ewentualność.

Przy planowaniu i wyznaczaniu przebiegu OAW A50 pominięto ogólną zasadę pewności prawa i przewidywalności działań organów Państwa, a ponadto zasadę zaufania obywateli do władzy publicznej określoną w art. 8 k.p.a. nakładającym na organy administracji obowiązek prawidłowego rozważenia stanu faktycznego i prawnego rozpoznawanej sprawy. Dla osób podejmujących decyzje inwestycyjne, w tym dotyczące kupna nieruchomości celem budowy domu i zamieszkania, niezwykle ważna jest przewidywalność działań organów administracji rządowej i samorządowej. Brak wskazania planowanych korytarzy drogowych w podstawowych dokumentach strategicznych szczebla regionalnego i lokalnego przyczynia się do zwiększonego oporu społecznego, bowiem zarówno mieszkańcy, jak i samorządy nie zostali w należyty sposób poinformowani i z odpowiednim wyprzedzeniem przygotowani na realizację tak dużej i uciążliwej inwestycji. Należy zaznaczyć, że od wielu lat liczba mieszkańców gminy Pniewy stale rośnie. Zgodnie z danymi Urzędu Gminy Pniewy, ciągle rozwija się korzystna sytuacja w zakresie ruchu naturalnego ludności i ruchu migracyjnego. Obserwuje się zdecydowanie niższe nasilenie wymeldowań i zwiększające się nasilenie zameldowań na terenie gminy. Wskutek tego dodatnie saldo migracji ludności wykazuje ciągłą tendencję rosnącą.

Podczas projektowania nowych dróg planiści powinni tak ustalać ich przebieg aby był on optymalny z punktu widzenia obszarów cennych przyrodniczo, aktywnych rolniczo (bezpieczeństwo żywnościowe kraju), oraz ze szczególnym uwzględnieniem terenów prawnie chronionych i planowanych do objęcia taką ochroną.

Niezwykle przydatna była by do tego waloryzacja przyrodnicza kraju oparta na szczegółowej waloryzacji gmin.

Należy dążyć do technicznego ograniczenia oddziaływania budowy i funkcjonowania autostrad, zwłaszcza w dziedzinie ochrony przed hałasem i zanieczyszczeniami a w szczególności zmianą stosunków wodnych, nie tylko w sąsiedztwie siedzib ludzkich ale także w miejscach cennych przyrodniczo. Ograniczenie ingerencji w środowisko naturalne nowych autostrad można ograniczyć wykorzystując w miarę możliwości już istniejące korytarze inwestycji liniowych (np. wspomniana powyżej linia kolejowa LK12 i zabezpieczony od lat 60tych ubiegłego wieku pas wzdłuż niej), zamiast tworzyć nowe silnie ingerujące w środowisko bariery. Poszatkowanie wsi i gmin kolejnymi liniami tras autostrad i kolei zaburza nie tylko funkcjonowanie gospodarki, rolnictwa i administracji istniejącego podziału administracyjnego kraju ale jest niezwykle niebezpieczne dla naturalnie występujących siedlisk i szlaków zwierzęcych – w tym również tych chronionych gatunków. Należy nadmienić, że już w studium przebiegu autostrady ze stycznia 1997 r. koncepcja wykorzystania korytarza linii kolejowej LK12 była brana pod uwagę jako optymalna, minimalizując w ten sposób pas terenu przeznaczony na cele komunikacyjne.

Mieszkańcy na wschód od Warszawy proponują aby wykorzystać nowy duży węzeł w Kołbieli i obwodnicę puścić po granicy powiatów. Jest to spójne z naszymi (mieszkańcami na południe od Warszawy) oczekiwaniami, by przeprowadzić autostradę po granicy powiatów grójeckiego oraz białobrzeskiego. Jest tam mniejsza gęstość zaludnienia oraz więcej gruntów gorszej klasy ziem niż u nas. Więcej jest też nieużytków gruntowych lub zdziczałych pól. Idąc za głosem społecznych propozycji, zmniejszą się koszty budowy (mniej wyburzeń) i mniejszy opór społeczny. Gwarantuje to szybsze procedowanie projektu.

2. Brak uwzględnienia planów zagospodarowania przestrzennego szczebli gminnego, powiatowego i wojewódzkiego powoduje społeczny brak wiary w rzetelność i sumiennosc wykonanych analiz, na podstawie których wybrano preferowane „warianty” przebiegu planowanej drogi A50.

Projekty wariantów sprzeczne z założeniami przeprowadzanych analiz – drogi miały być projektowane tak aby nie dzielić struktur osadniczych poszczególnych obszarów zabudowy. Proponowane trasy są zaprzeczeniem tych założeń – dzieląc wsie na połowę i rozdzielając siedliska od pól uprawnych.

3. Brak uwzględnienia kluczowych dokumentów planistycznych gmin, powiatu i województwa uniemożliwia m.in. prawidłowe oszacowanie wartości budowy drogi (odszkodowań za wywłaszczenia), czy zdiagnozowanie potencjalnych konfliktów społecznych. Pragnę nadmienić że projektanci pracując nad Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym zaproponowali trzy warianty przebiegu przyszłej OAW posługując się niezaktualizowanymi mapami. W lata 2018-2023 liczba nowych zabudowań w miejscach które są wytyczone jako warianty A50 znacznie się zwiększyła co czyni tę inwestycję dużo bardziej niekorzystną społecznie i ekonomicznie.

Przedstawione warianty – generują tylko problemy komunikacyjne, zamiast je eliminować. Autostrada bez zjazdów przecinająca lokalne drogi tylko utrudni ruch lokalny i dojazd do Warszawy, który jest dzięki S7 i S8 wystarczający i zadowalający dla naszego terenu.

Blokada a nie poprawa rozwoju naszej Gminy i naszych wsi. Samo ogłoszenie tych wariantów zablokowało potencjalne inwestycje na naszym terenie. Spadek zainteresowania potencjalnych kupców naszych nieruchomości znacznie obniżyło wartość rynkową naszych nieruchomości a wartość ta spadnie jeszcze bardziej przez zamrożenie gospodarze tych terenów planami A50. Wycena do wykupu czy wywłaszczenia nie będzie więc wyceną wartości prawdziwej.

4. Zaburzenia stanu hydrologicznego i ryzyko zanieczyszczeń wód podziemnych.

Polska należy do grupy państw zagrożonych deficytem wody. Przedstawiany wariant OAW A50, stwarza zagrożenie dla stosunków hydrologicznych na rozpatrywanym obszarze i jest sprzeczny z celami i katalogiem rozwiązań służących ograniczaniu skutków suszy, zaprezentowanymi w projekcie Ustawy o inwestycjach w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy oraz z Ustawą Prawo wodne, również w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy. Podkreślić należy, że szkody hydrologiczne inwestycji o tak dużej skali byłyby dalekosiężne. Warianty przebiegu OAW A50 znajdują się w obrębie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 215A (GZWP 2151) Subniecka warszawska – część centralna, charakteryzującego się trzeciorzędowym wiekiem utworów, o szacunkowych zasobach dyspozycyjnych 145 tys. m³/dobę oraz 180 m średnią głębokością ujęć wód. Wody podziemne obszaru gminy znajdują się w I - mazowieckim regionie hydrogeologicznym. Pierwsze zwierciadło wód podziemnych charakteryzuje się swobodnym występowaniem, występuje średnio od 1m do 2m p.p.t. Wody gruntowe w powiecie mieszczą się w Klasie III, natomiast wody w głębie zakwalifikowano do Klasy II. Pierwszy poziom przy powierzchniowy jest nieizolowany od powierzchni i podatny na zanieczyszczenia antropogeniczne. Charakteryzuje się swobodnym zwierciadłem, związany jest przede wszystkim z dolinami rowów i obniżeniami terenu. Występuje również (lecz na większych głębokościach) w przepuszczalnych osadach moren czołowych, kemów i piaskach wodnolodowcowych. Zasilany jest przez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych. Zasoby wód głębinowych i obszary ich zasilania podlegają ochronie, która ma na celu zapobieganie i przeciwdziałanie powstawania zanieczyszczeń, mogących

wpłynąć negatywnie na jakość i ilość wody. Szczelinowo - porowy charakter GZWP sprzyja szybkiej migracji zanieczyszczeń z powierzchni terenu do użytkowych poziomów wodonośnych.

W związku z intensywnie rozwijającym się na terenie gminy sadownictwem zagrożona jest naturalna retencja wodna. Istniejące zbiorniki wodne wykorzystywane są do nawadniania sadów co wpływa na stan zasobowy wód powierzchniowych w gminie. Główne zbiorniki wód podziemnych mają strategiczne znaczenie w gospodarce wodnej kraju i podlegają ochronie. Wody podziemne wymagają ochrony przede wszystkim z uwagi na fakt wykorzystywania ich na szeroką skalę jako podstawowego źródła dla celów zaopatrzenia ludności w wodę oraz ze względu na to, iż stanowią rezerwę wody pitnej dla przyszłych pokoleń. Narazone są one jednak na infiltrację zanieczyszczonych wód powierzchniowych i opadowych. Gleby lekkie, wytworzone na piaskach, słabych i średnich glinach, charakteryzujące się małą zdolnością retencji oraz leżące niżej skały strefy aeracji, nie stanowią wystarczającej ochrony dla części pięt wodonośnych.

Należy zwrócić uwagę, że gospodarstwa i domy mieszkalne pozyskują wodę pitną i użytkową są z własnych studni głębinowych (brak wodociągu).

Liczne badania wpływu autostrad na środowisko naturalne wykazały, że szerokość strefy skażenia bezpośredniego wynosi 130-150m po obu stronach drogi, a w specyficznych warunkach może być jeszcze większa.

Strefa ochronna powinna obejmować pas o szerokości 350 m po obu stronach drogi, ze względu na skażenie wód toksynami (pyłami, smarami, olejami) produkowanymi podczas eksploatacji autostrady.

Zważywszy na szczególną przepuszczalność gleb występujących na naszym obszarze – takie zanieczyszczenie miało by katastrofalne ekologicznie skutki nie tylko dla wąskiego pasa lokalnie wokół autostrady ale mogło by mieć wpływ na jakość wód w znacznej części województwa mazowieckiego (ze względu na GZWP).

Nie wspominając już że planowane przebiegi miejscami przechodzą w odległości poniżej 100 m od siedlisk, które pozostaną nie wykupione podczas inwestycji – to mniej niż wpływ skażenia bezpośredniego tak dużej inwestycji.

Ponadto na terenie gminy znajdują się zakłady produkcyjne pozyskujące wodę do wytworzenia produktów spożywczych, np.: [REDACTED]

Przedstawiane warianty OAW prowadziłoby w sposób oczywisty do zaburzenia stosunków wodnych w zakresie wód podziemnych, ingerując głęboko i nieodwracalnie w te stosunki

już tylko poprzez skalę tej inwestycji. Stwarzały by także realne zagrożenie zanieczyszczenia tych wód.

Zgodnie z Dyrektywą 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiająca ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, zwana Ramową Dyrektywą Wodną (RDW), jest wynikiem wieloletnich prac Wspólnot Europejskich zmierzających do lepszej ochrony wód przez wprowadzenie wspólnej europejskiej polityki wodnej opartej na przejrzystych, efektywnych i spójnych ramach legislacyjnych. Zobowiązuje państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych w myśl zasady zrównoważonego rozwoju. Celem RDW jest osiągnięcie dobrego stanu wszystkich wód. Cel ten wynika z wprowadzenia do polityki zasady zrównoważonego rozwoju i dotyczy:

- zaspokojenia zapotrzebowania na wodę ludności, rolnictwa i przemysłu.
- promowania zrównoważonego korzystania z wód, i ochrony wód i ekosystemów znajdujących się w dobrym stanie ekologicznym.
- poprawy jakości wód i stanu ekosystemów zdegradowanych działalnością człowieka, i zmniejszenia zanieczyszczenia wód podziemnych, i zmniejszenia skutków powodzi i suszy.

Wybudowanie autostrady w proponowanych wariantach jest kompletnym zaprzeczeniem tej dyrektywy.

5. Zagrożenia dla fauny i flory.

Kluczowa kwestia w aspekcie wysiłków różnych państw europejskich na rzecz ochrony przyrody stało się stworzenie wspólnych podstaw prawnych. Aby możliwe było osiągnięcie celów środowiskowych, w ramach wspólnot europejskich przyjęta została w 1979 r. tzw. dyrektywa ptasia (dyrektywa 79/409/EWG Rady z dnia 2 kwietnia 1979 r. o ochronie dziko żyjących ptaków, która zastąpiona została nową dyrektywą 2009/147/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 listopada 2009 r.

Tymczasem bardzo poważne zagrożenie zniszczeniem niesie ze sobą stworzenie przez drogę bariery migracyjnej, ograniczenie lub uniemożliwienie przemieszczania się gatunków. W obecnej chwili, gdy istnieje potrzeba zagęszczania i modernizacji istniejących przejazdów dla zwierząt na innych odcinkach dróg szybkiego ruchu oraz kolei, nie można dopuścić do dalszego przerywania pozostałej istniejącej sieci korytarzy. Korytarze ekologiczne chronią zachowanie różnorodności biologicznej i łagodzą izolację poszczególnych siedlisk.

Niestety w Polsce problem migracji zwierząt jest lekceważony. Przykładowo na liczącym 75 km odcinku autostrady A-12 Olszyna-Krzyżowa – przewidzianych jest tylko 17 przejazdów dla zwierząt. W dodatku bez wcześniejszego rozpoznania szlaków migracyjnych. Na dodatek żadne z nich nie są wyłącznie dla zwierząt! Podczas budowy planowanej autostrady - nawet jeśli zostaną przewidziane w przyszłości przejścia dla zwierząt, to

przerwanie korytarzy na czas budowy infrastruktury będzie miało znaczące skutki dla przyrody. Fragmentaryzacja siedlisk, w tym naturalnych, jak pola, łąki, płaty roślinności ruderalnej, ciekły wodne, mokradła, rzeki, pasy zadrzewień, itp. przyczynią się do znacznego spadku lokalnej populacji zwierząt, niekiedy do ich całkowitej eliminacji. Zmusi je także do migracji i przemieszczania się w miejscach nieodpowiednich, niedostosowanych dla nich, np. terenach zurbanizowanych, przez co będzie dochodzić do znaczącego wzrostu liczby konfliktów w postaci kolizji na drogach z udziałem zwierząt albo podchodzenia zwierząt pod zabudowania. Szlaki migracyjne i łączność ekologiczna już teraz są zagrożone na skutek nieciągłości podmiejskich terenów zieleni i lasów. Tymczasem, zamiast zwiększania ich powierzchni celem zapewnienia drożności tych szlaków w skali lokalnej i całego kraju, proponuje się budowę drogi w w/w korytarzu, co zdecydowanie pogorszy stan istniejący i skutecznie uniemożliwi odtworzenie przerwanych szlaków. Planowana inwestycja przebiega w dużej mierze przez obszary aktywne rolniczo i sadowniczo. Jest tu więc duża ilość naturalnych zapylaczy (pszczoły trzmielie) – których liczebność już jest w stanach alarmowych – a bez nich zginiemy wszyscy. Budowa takich barier jak Autostrada jest dla zapylaczy barierą nie do przebycia ograniczając ich obszary żerowania – spowoduje ich śmierć - albo z powodu zbyt małej bioróżnorodności, zbyt małego obszaru do oblatywania – lub poprzez ginięcie na szybach samochodów. Szacuje się że na drogach o mniejszym natężeniu ruchu gnie ok 32 % matek trzmieli – z racji podobieństwa zachowań innych zapylaczy można to ekstrapolować również na pszczoły.

Dodatkowo należy zauważyć, że rolnicy korzystający z dofinansowań zobowiązani są do prowadzenia ciągłości swojej działalności rolniczej w nie zmniejszonej wielkości gospodarstwa przez okres co najmniej 5 lat. Nie spełnienie tego warunku, powoduje konsekwencje w postaci zwrotu otrzymanej dotacji wraz z odsetkami, co w znaczny sposób może doprowadzić do utracenia płynności finansowej. Wizja poszatkowanych pól uprawnych AOW i KDP skutecznie zniechęca do brania takich dotacji - a co za tym idzie zahamowania rozwoju gospodarczego naszych terenów.

Zwracamy także uwagę, że w odległości ok. 2 km od przedstawionych wariantów 1.2.3 znajduje się REZERWAT ŁĘGACZ gdzie mieszkańcy zaobserwowali występowanie ORŁA BIELIKA, który jest pod ścisłą ochroną i jest umieszczony w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt i Załączniku Dyrektywy Ptasiej. Poza Orłem Bielikiem na terenie Rezerwatu Łęgacze występuje też Bocian Czarny.

Na terenie Gminy Pniewy (szczególnie w miejscowościach Michrów, Michrówek, Kocerany) można spotkać również Czajkę, Zimorodka, Żurawie, Nietoperze ale i dużo płazów i gadów w tym Żechotkę, Żabę moczarową, Zaskornice, Żmije ale również Spójki i Szczerzuję. Mamy bogatą roślinność.

6. Zagrożenie pogorszeniem jakości powietrza i nadmierną emisją.

Według Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w wyniku rocznej oceny jakości powietrza, zostały określone strefy w województwie mazowieckim, w których

należy podjąć określone działania w celu przywrócenia na danym obszarze obowiązujących standardów jakości powietrza. Zwiększone emisje szkodliwych dla zdrowia substancji związane są, jak wiadomo, z ruchem pojazdów na drogach.

Badania emisji zanieczyszczeń powietrza prowadzone w 2020 na terenie strefy mazowieckiej, pod kątem ochrony zdrowia wykazały, że stężenie pyłu zawieszonego PM 10 przekracza obowiązujące stężenie dopuszczalne – klasa C.

Na samym terenie gminy brak jest tzw. wysokich źródeł emisji zanieczyszczeń. Podstawowe źródła emisji to emisja niska – głównie indywidualna.

Rozpatrywany obszar znajduje się w rejonie oddziaływania zanieczyszczeń pochodzących z ruchu samochodowego, pochodzących z procesów spalania paliw w tym gazu, część zabudowy jednorodzinnej nadal jest opalana paliwami stałymi (drewnem i węglem) oraz zanieczyszczeń wtórnych, pochodzących z podrywania przez wiatr zanieczyszczeń już opadłych. Budowa i późniejsze użytkowanie OAW zintensyfikuje emisję zanieczyszczeń co niekorzystnie wpłynie na stan środowiska na terenie gminy.

Tymczasem zgodnie z dyrektywą NEC na realizację postanowień SZRWIR 2030 będą miały wpływ także przepisy dotyczące ochrony powietrza zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r. w sprawie redukcji krajowych emisji niektórych rodzajów zanieczyszczeń atmosferycznych, zmiany dyrektywy 2003/35/WE oraz uchylecia dyrektywy 2001/81WE (tzw. Dyrektywa NEC ang. „National Emission Ceilings”. W ramach Pakietu „Czyste Powietrze” - czyli strategii działań która do 2030 r. ma istotnie zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza w całej UE.

W związku z powyższym budowa OAW na obszarze gminy Pniewy jest niedozwolona, z uwagi na zakaz realizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Zaś znaczące pogorszenie jakości powietrza terenów wiejskich spowodowane budową autostrady jest wbrew dyrektywie UE.

Dodatkowo przyjęty w 2019 r. EUROPEJSKI ZIELONY ŁAD oraz podpisany przez nasz rząd pakietu FIT FOR 55 zakłada zero emisyjność Unii Europejskiej - w tym Polski do roku 2050.

Pociąga to za sobą wprowadzanie kolejnych obostrzeń co do samochodów spalinowych, a w efekcie eliminacja ich z użycia.

Zanim więc powstanie planowana autostrada (6-ście pasmowa) to po drogach powinny już jeździć samochody wyłącznie elektryczne. Nie wiem czy ich dostępność będzie taka jak samochodów spalinowych - na pewno cena spowoduje ich mniejszą ilość na drogach Polskich. Należałoby więc ponownie przeanalizować zasadność drogi takiej klasy i szerokości w tym obszarze. Kolejnym argumentem ku temu powinien być fakt błędnego przyjęcia w analizach ekstrapolowania ku nieskończoności wzrostu Średniego Dobowego

Ruchu Rocznego (SIDRR). Społeczeństwo polskie jest społeczeństwem starzejącym się. Mamy ujemny wskaźnik populacyjny. Kto ma więc jeździć tyłoma autami za 20 lat ?

7. Zagrożenie nadmiernym hałasem.

Podstawę prawną pomiarów monitoringowych hałasu, w tym hałasu pochodzenia komunikacyjnego, stanowi Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska, a także rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego człowieka hałasem jest uzależnione przede wszystkim od ruchu drogowego, natomiast punktowo występuje hałas wywołany innymi czynnikami, ale nie jest on objęty stałym monitoringiem. Na przestrzeni ostatnich lat poziom hałasu wywołanego ruchem pojazdów nasila się, z uwagi na coraz większą liczbę użytkowników dróg, w tym tranzytu. Poziom hałasu przekracza częstokroć normatywne wartości 60 dB(A) w porze dziennej i 50 dB(A) nocą. W strefie przekroczeń przyjętych norm pod względem hałasu, znajdują się budynki mieszkalne i usługowe zlokalizowane w bezpośredniej bliskości jezdni.

Przedstawione warianty przebiegu OAW, przebiegający miejscami przez tereny o zwartej zabudowie lub w ich bliskości przyczyni się do znaczącego spadku komfortu życia mieszkańców oraz narazi ich na dodatkowe uciążliwości związane z hałasem.

Eksploatacji autostrad towarzyszą najwyższe wskaźniki generowanego hałasu i wibracji spośród wszystkich rodzajów dróg. Szacuje się że strefa oddziaływania hałasu autostrady wynosi od 200 m w ciągu dnia – do 5 km nocą!

Ponownie wspomnę że proponowane przebiegi przechodzą w odległościach poniżej 100 m od domostw – często dużo bliżej.

Na stronach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad można przeczytać: *„W nowoczesnym budownictwie drogowym dąży się do unikania negatywnych oddziaływań akustycznych w pierwszym rzędzie poprzez odpowiednie planowanie trasy, aby omijała w jak największym stopniu obszary zabudowane i wrażliwe oraz poprzez właściwe usytuowanie drogi w terenie (okoliczne naturalne ukształtowanie terenu nie pozwala na bezpośrednią penetrację fal akustycznych w głąb otaczającego obszaru albo droga jest oddzielona od zabudowań terenem leśnym)”*.

Akceptując przedstawione warianty przebiegu GDDKiA zaprzecza własnym założeniom projektowania dróg.

8. Zagrożenia społeczne.

Budowa drogi pogorszy warunki codziennego życia mieszkańców, przede wszystkim w zakresie zdrowotnym, komunikacyjnym, kulturalnym i ekonomicznym. Realizacja budowy autostrady podzieli gminę i wieś na części co spowoduje zahamowanie rozwoju społecznego. Obecnie teren gminy to obszary atrakcyjne przyrodniczo, gdzie osiedlają się ludzie szukający bliskości przyrody, spokoju, ale przede wszystkim chcący żyć i wychowywać dzieci z dala od mocno zurbanizowanych terenów. Mieszkańcom zależy na zachowaniu mieszkalno – sadowniczego charakteru gminy z utrzymaniem więzi społecznych i relacji sąsiedzkich z kultywowaniem lokalnych tradycji, organizacją imprez kulturalnych, sportowych i spotkań towarzyskich.

Ponadto należy wspomnieć, że zaproponowane trzy warianty przechodzą przez tereny gospodarstw produkujących ekologiczną żywność. Bezpośrednio przechodzą przez:

- [REDAKCE]
- [REDAKCE]
- [REDAKCE]

W bliskiej odległości – więc i ze znacznym wpływem na:

- [REDAKCE]
- [REDAKCE]

„Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030” wydana przez Ministerstwo Rolnictwa i rozwoju wsi w 2020 r. wdrażała następujące projekty strategiczne dotyczące wsi i rolnictwa a zatem bezpieczeństwa żywnościowego nas wszystkich:

- Większa sprzedaż bezpośrednia i rolniczy handel detaliczny – szczególnie rolnikom z mniejszych gospodarstw (a takie właśnie znajdują się na proponowanych trasach).
- Zdrowa polska żywność - zwiększenie pomocy w rozwoju produkcji żywności wysokiej jakości, szczególnie ekologicznej, tradycyjnej i regionalnej, która ma stać się rozpoznawalnym znakiem polskiego rolnictwa. Wprowadzone zostanie oznakowanie produktów wolnych od GMO. - właśnie takie gospodarstwa są niszczone proponowaną trasą.
- Polskie pasze - sukcesywne zastępowanie białka paszowego z zagranicy białkiem z produkcji krajowej w celu zwiększenia bezpieczeństwa żywnościowego Polski.
- szczególnie ważne są regiony aktywne rolniczo w sąsiedztwie dużych miast – Niszczenie ich trasami i kolejną zagraża krajowemu bezpieczeństwu żywnościowemu.

20 maja 2020 r Komisja Europejska przyjęła strategię „od pola do stołu” oraz „Strategię na rzecz bioróżnorodności”, które są częścią „EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU”. Powyższe strategie zakładają m. in.:

- Zmniejszenie śladu klimatycznego i środowiskowego. - Rolnictwo i akwakultura odgrywają zasadniczą rolę w realizacji ambicji UE aby do 2050 r. Europa stała się neutralna pod względem emisji dwutlenku węgla, poprzez zmniejszenie emisji

gazów cieplarnianych. Rolnictwo ekologiczne przyczynia się do łagodzenia zmiany klimatu i przynosi dodatkowe korzyści dla środowiska i różnorodności biologicznej.

- Zwiększenie bioróżnorodności ekosystemów. - Rola rolnictwa ekologicznego w utrzymaniu zdrowego ekosystemu, poszanowaniu bioróżnorodności i istnienia naturalnych drapieżników oraz zachowania równowagi ekologicznej jest powszechnie uznawana.
- Wzrost udziału rolnictwa ekologicznego o 25% do roku 2030.

Ponadto rolnictwo ekologiczne chronione jest zarówno prawem polskim jak i dyrektywami unijnymi.

Podział gminy i miejscowości spowoduje destabilizację skoncentrowanego układu funkcji, w szczególności poprzez zamknięcie wielu dróg lokalnych, co znacznie skomplikuje korzystanie z istniejącej infrastruktury, m.in. dojazdów sadowników do uprawianych terenów, odcięcie pól od systemów nawadniania, dostępności do służby zdrowia, prywatnych nieruchomości oraz ścieżek funkcjonujących zwyczajowo. Przełoży się to na brak możliwości samodzielnego dotarcia do szkół naszych dzieci czy korzystanie z ogólnodostępnych obiektów sportowych.

Podzielenie miejscowości drogą krajową znacznie wydłuży czas reakcji i dojazdu Ochotniczej Straży Pożarnej do ewentualnego miejsca pożaru lub innego miejscowego zagrożenia. Wpłynie to bardzo niekorzystnie na poczucie bezpieczeństwa mieszkańców. W północnej (pozostajej po przecięciu A50) części gminy nie ma ani jednej jednostki OSP. Najbliższa Jednostka Ratowniczo-Gaśnicza PSP zlokalizowana jest w Grójcu – czyli również po południowej stronie projektowanej trasy.

Wzrośnie także zagrożenie bezpieczeństwa dzieci bawiących się na powietrzu i jeżdżących na rowerach po drogach lokalnych, przez co może się stać niedostępną formą spędzania czasu. Brak możliwości swobodnego przemieszczania się w obrębie podzielonych części gminy utrudni utrzymanie bezpośrednich więzi z rówieśnikami i sąsiadami. W miejscu przechodzenia wariantów od kilkunastu lat jest wytyczony szlak rowerowy Krainy Jeziorki (oznaczony na czerwono) biegnie zgodnie z nurtem Jeziorki. Od okolic Mszczonowa przez gminy: Pniewy, Grójec, Prażmów, Tarczyn, Piaseczno i Konstancin-Jeziornę, aż do ujścia na Wiśle. Liczy blisko 80 km. Od 2019 roku PTTK Oddział Mazowsze wdraża projekt VeloMazowia. To Rowerowy Szlak Mazowsza, gdzie łączna długość szlaku ma wynieść 1550 km i to właśnie przez nasze czyste i ekologiczne tereny ten szlak ma przebiegać jako promocja naszej gminy i okolic.

Niepewność co do przyszłości, wizja wysiedleń i obniżenie wartości działek i nieruchomości w obrębie korytarzy i w bliskim ich sąsiedztwie, świadomość zainwestowania w działki i domy oszczędności życia, często obciążone kredytem, pozbawienie możliwości życia i wypoczyniania na terenach dziś będących oazą przyrody, czystego powietrza i spokoju, niewątpliwie pogorszy kondycję psychiczną mieszkańców.

Zaproponowane wszystkie trzy warianty na wysokości wsi Michrówek. Michrów i Kocerany przecinają tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną lub już istniejącą zabudowę mieszkaniową. Niesie to ze sobą konieczność wyburzenia domów mieszkalnych, bądź skazuje na bezpośrednie sąsiedztwo z korytarzem trasy szybkiego ruchu.

Należy także zwrócić uwagę, że wszystkie trzy warianty w znacznym stopniu pokrywają się lub są w niewielkiej odległości od siebie co nie spełnia kryteriów różności wariantów i możliwości wyboru! Mimo że teoretycznie szerokość korytarza miała ok 5 km – wszystkie propozycje trasy zlokalizowano niemal w jednej linii, zbliżając się do istniejącej zabudowy. Nie zaproponowano żadnego wariantu powyżej osi korytarzowej. Nie dano nam praktycznie żadnego wyboru (100 m między koncepcjami to nie wybór). Przypomnijmy tylko, że TSUE wydał wyrok o respektowaniu opinii społeczności i organizacji również w procesie inwestycyjnym.

II. Powody i argumenty dla sporządzenia wariantu lub wariantów przebiegu OAW A50 wzdłuż LK12 bądź na granicy powiatów Grójeckiego i Białobrzeskiego.

1. Zaproponowane warianty wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych - jak np. LK12 od momentu jej budowy (lata 60-te XX wieku) w pasie ok. 100m odległości od torów nie budowano nowych budynków mieszkalnych i unikano nowych inwestycji przede wszystkim z uwagi na hałas pochodzący od ruchu pociągów. Teren ten był również brany pod uwagę w Studium Autostradowym z 1997r. Aktualnie wspomniany pas terenu w MPZP gminy Tarczyn jest oznaczony jako „wariantowy przebieg autostrady”.
2. Propozycja przeprowadzenia OAW wzdłuż LK12 eliminuje problem podziału nieruchomości i gospodarstw (nie dzieli ich na dwie części).

Tereny wzdłuż LK12 to głównie nieużytki, łąki, tylko kilka sadów owocowych i lasy gospodarcze, z których pozyskiwane jest drewno (lasy, które są własnością Skarbu Państwa). Dlatego taki przebieg spowodowałby znaczne zmniejszenie kwot odszkodowań za wykup nieruchomości a w przypadku terenów Skarbu Państwa zapewne wystarczyłoby je tylko przekazać pod inwestycje drogi A50 – w efekcie wybudowanie drogi wzdłuż LK12 było by tańsze i bardziej korzystne niż w zaproponowanych trzech wariantach.

3. Tereny wzdłuż LK12 są słabo zasiedlone. To samo dotyczy terenów po granicy powiatów grójeckiego oraz białobrzeskiego. Ponadto taki przebieg byłby bardziej akceptowalny społecznie zarówno na odcinku południowym przebiegu AOW jak i wschodnim (z węzłem w Kołbieli). Ekstrapolując ten wariant w stronę południowo wschodnią - można by było ominąć Bolimowski Park Krajobrazowy. Idąc za głosem ludzi - zmniejszyłby się społeczny sprzeciw i opór. Wylimitowałoby lub zmniejszyłoby to również problem niszczenia obszarów chronionych. Zważywszy na powyższe - mimo nieznanego wydłużenia AOW - wariant ten mógłby okazać się atrakcyjniejszy społecznie i środowiskowo a także ekologicznie. Zwiększenie odległości AOW od Warszawy dałoby

również możliwość dalszej rozbudowy aglomeracji warszawskiej w stronę południowo zachodnią, nie "dusząc" ograniczeniami terytorialnymi dynamicznego rozrostu stolicy. Pozostawiając jednocześnie rolniczy charakter pobliskich wsi - spizami Warszawy, jak również spokój i naturę - obecnym jak i przyszłym mieszkańcom "sypialni" Warszawy.

III. Wnioski

1. Powyższe argumenty formalne, środowiskowe, ekonomiczne i społeczne jednoznacznie wskazują, że powodować będzie znaczne zwiększenie kosztów inwestycji w zakresie wypłaty odszkodowań i tym samym przyczyni się do nieodpowiedzialnego wydatkowania środków budżetowych w sytuacji gdy możliwe jest poprowadzenie OAW A50 bez konieczności wyburzeń zabudowy.
2. Realizacja inwestycji w przebiegu w zaproponowanych wariantach 1.2.3 z lutego 2023 r. spowodowałaby zniszczenie obszarów chronionych prawem, cennych przyrodniczo a także spowodowałaby nieodwracalne i katastrofalne zmiany w zakresie hydrologii tego obszaru, jego form geologicznych, lasów, flory i fauny oraz szlaków migracyjnych, ponadto wywołałaby radykalne pogorszenia stanu w zakresie hałasu i jakości powietrza. Wpłynęłaby również niekorzystnie na klimat.
3. Z pewnością nie może być tak, że gigantyczne straty w środowisku naturalnym wycenia się na ZERO, tylko dlatego, że lasy i tereny chronione stanowią własność państwową i na tej podstawie ogłasza się najbardziej szkodliwy wariant inwestycji najtańszym i najkorzystniejszym. Takie podejście okrada obywateli z ich własności i praw, a ponadto uniemożliwia podjęcie racjonalnej i opartej na właściwych przesłankach decyzji.
4. Należałoby ponownie przeanalizować potrzebę takiej skali i klasy proponowanej trasy - w oparciu o aktualne pomiary, przepisy Państwowe i Unijne i w obliczu zmieniających się preferencji pracy/ transportu i wypoczynku społeczeństwa. Należałoby również zwrócić uwagę, że cała obwodnica Stolicy prowadzona jest trasami klasy „S” - a na południu już leci jedna autostrada która ma być poszerzana do wersji 6 pasmowej a proponuje się równoległe do niej drugą równie szeroką trasę w niedużej odległości. Zmiana klasy „A50” na „S50” byłaby znacznym obniżeniem kosztów. Ponadto trasa z większą ilością zjazdów byłaby atrakcyjniejsza dla terenów i miejscowości które by przecinała - prawdziwie wpływając na rozwój tych terenów.
5. Korzyści z poprowadzenia OAW A50 wzdłuż zaproponowanych wariantów społecznych:
 - a) Powierzchnia oddziaływania na środowisko terenów przy OAW A50 poprowadzonym wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych nałoży się na siebie co spowoduje ogólne jej zmniejszenie niż poprowadzenie trzema zaproponowanymi wariantami z lutego 2023 r. Jest to również spójne ze stanowiskiem marszałka Województwa Adama Struzika określonym w Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+.

Zakłada ono że w ramach korytarzy infrastrukturalnych zasadnym byłoby poprowadzenie planowanej linii KDP 88 i autostrady A50 z wykorzystaniem istniejącego przebiegu linii kolejowej 12 (Skierniewice - Łuków).

- b) Z uwagi na poprowadzenie AOW A50 terenami bardziej oddalonymi od siedlisk ludzkich zmniejszy opór społeczny poprzez znaczną redukcję uciążliwości antropogenicznych związanych z budową i użytkowaniem autostrady.
- c) Z uwagi na znaczne zalesienie ugorów i gleb niższych klas (nie nadających się pod uprawy) hałas będzie tłumiony przez drzewa (będą go wygłuszać) oraz zminimalizuje zanieczyszczenie powietrza, gdzie las będzie je po części naturalnie oczyszczał.
- d) Z uwagi na zmniejszenie ilości wyburzeń - spadnie koszt wykupów.
- e) Ewentualna zmiana klasy drogi na "S" znacznie obniży koszty budowy.
- f) Poprowadzenie po istniejących ciągach komunikacyjnych lub granicami powiatów - znika problem podziałów administracyjnych, gospodarczych i społecznych.

Podsumowując nasuwa się pytanie czy procedura którą przeprowadzono (bądź nie) podczas wykonywania studium korytarzowego wraz z analizą wielokryterialną oraz I etapu studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego została przeprowadzona prawidłowo zgodnie z wytycznymi do tych studium?

Zasady i wymagania planistyczne muszą spełnić istotny warunek taki jak stosowanie zasady zrównoważonego rozwoju, co wymaga lepszego wykorzystania istniejących zasobów, minimalizacji negatywnego wpływu transportu na środowisko przyrodnicze i społeczne oraz stosowania rachunku kosztów i korzyści społecznych przy podejmowaniu decyzji dotyczących budowy dróg (dotyczy także budowy OAW A50 na odcinku od węzła z S8 do węzła z S7). Wszystko wskazuje na to, że powyższe zasady i wymagania nie były brane pod uwagę lub popełniono rażące błędy przy ich stosowaniu.

[Redacted signature area]