

Mieszkańcy Gminy Olszewo-Borki
za pośrednictwem:



Ministerstwo Infrastruktury
RPW/59157/2024 P
Data: 2024-10-16

Ostrołęka, dnia 03.10.2024 r.

**Szanowny Pan Dariusz Klimczak
Minister Infrastruktury
ul. Tytusa Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa**

PETYCJA

w sprawie wstrzymania działań inwestycyjnych związanych z budową obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53 oraz dodatkowego wsparcia finansowego umożliwiającego realizację kluczowych projektów infrastrukturalnych Miasta Ostrołęki i Powiatu Ostrołęckiego.

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz na podstawie art. 2 ust. 1 i 3 oraz art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2018 r. poz. 870 t.j. z dnia 10.05.2018 r.), działając w imieniu społeczności lokalnej oraz szeroko rozumianego interesu publicznego, wnioskujemy o wstrzymanie działań inwestycyjnych związanych z budową obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53 oraz dodatkowego wsparcia finansowego umożliwiającego realizację kluczowych projektów infrastrukturalnych Miasta Ostrołęki i Powiatu Ostrołęckiego.

UZASADNIENIE

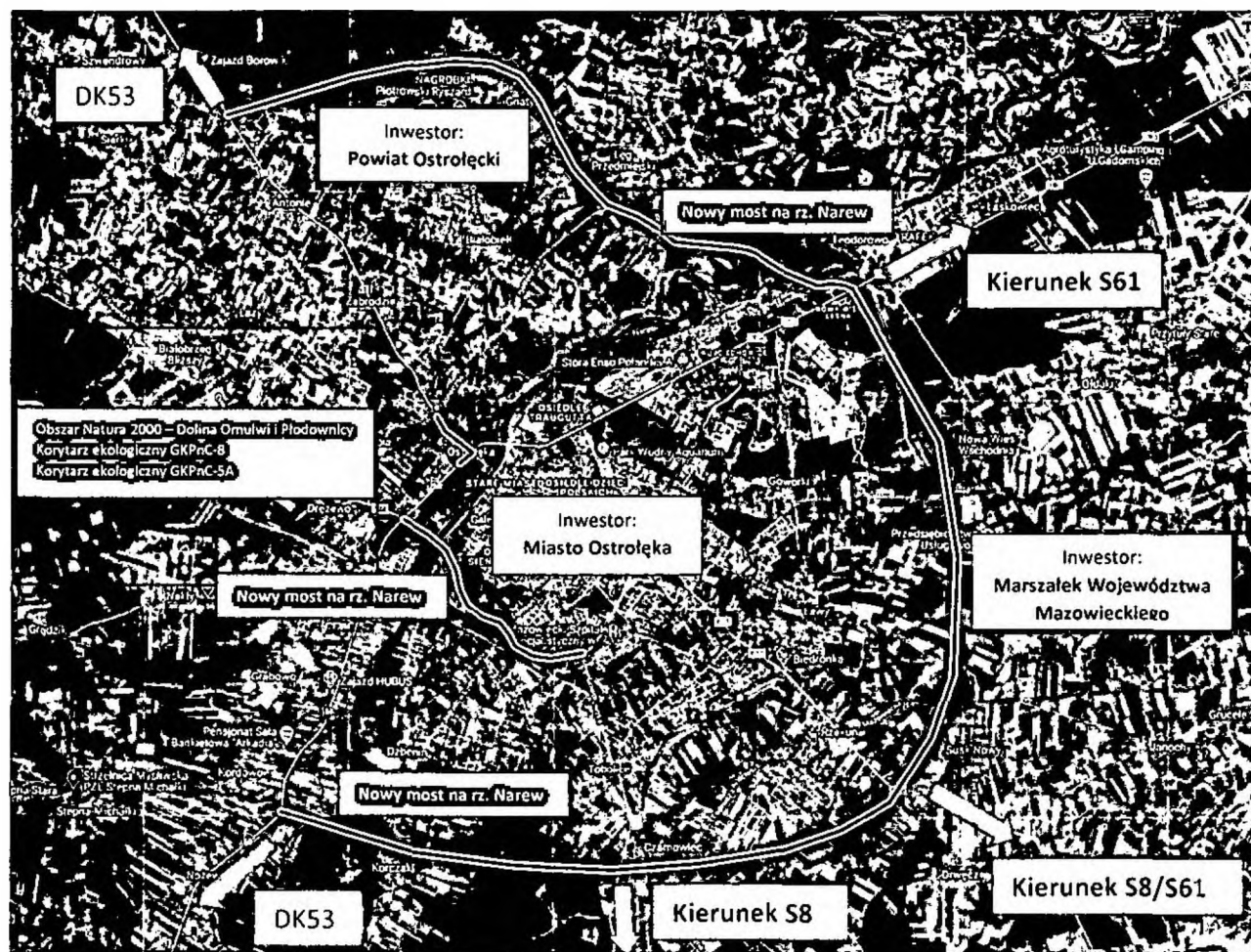
Spółeczność lokalna biorąca czynny udział w postępowaniu dot. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53 wielokrotnie informowała Ministerstwo Infrastruktury o nieprawidłowościach związanych z przygotowaniem przedmiotowej inwestycji. Brak rzetelnego wariantowania i kluczowej dokumentacji (np. studium korytarzowego), ogromne dysproporcje pomiędzy pomiarami, tendencją i prognozą ruchu, ograniczanie dostępu do informacji publicznej, ignorowanie stron postępowania, szerzenie dezinformacji to tylko niektóre aspekty cechujące działania inwestora. Na tej podstawie w dniu 01.07.2024 r. Najwyższa Izba Kontroli Delegatura w Białymstoku rozpoczęła kontrolę I/24/002/LBI – „Planowanie i przygotowanie do realizacji budowy obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53”. Zgodnie z informacją NIK: „Założenia tej kontroli zostały opracowane na podstawie analizy otrzymanych i pozyskanych dokumentów związanych z ww. inwestycją.” Szkodliwość tego projektu w wymiarze społeczno-środowiskowym została również wyartykułowana w „odmowie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53, na odcinku od początku obwodnicy położonego w gm. Lelis do skrzyżowania z drogą krajową nr 61, położonego w południowej części gm. Olszewo-Borki” wydanej przez Wójta Gminy Olszewo-Borki w dniu 26.07.2024 r. (znak RIGKiD.6220.4.2021.ER).

Nasz region potrzebuje pilnych inwestycji infrastrukturalnych, które przyczynią się do poprawy wyjątkowo trudnej sytuacji komunikacyjnej miasta. Analizy i prognozy ruchu oraz lokalne i środowiskowe uwarunkowania dobitnie wskazują na irracjonalność obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53. Tak znaczne środki finansowe (szacowane w 2020 roku na około 300.000.000 zł) z powodzeniem rozwiązałyby wszystkie problemy związane z infrastrukturą komunikacyjną miasta i powiatu ostrołęckiego. Degradacja najcenniejszych terenów przyrodniczych związana z budową pozamiejskiej obwodnicy niespełna 50-cio tysięcznego miasta, na kierunku w którym ruch tranzytowy

stanowi zaledwie 2% ogółu pojazdów jest nie tylko ogromną szkodą środowiskową ale także marnotrawstwem środków publicznych.

W chwili obecnej na terenie miasta i powiatu ostrołęckiego są przygotowywane i realizowane inwestycje posiadające dofinansowanie z budżetu Państwa. Najważniejsze z nich to:

- Budowa mostu na Narwi w Teodorowie - dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg kwotą 98,4 mln zł
- Dokończenie południowej obwodnicy miasta Ostrołęki wraz z budową obiektu mostowego przez rzekę Narew - dofinansowanie z Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg kwotą 60 mln zł
- Budowa wschodniej obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi wojewódzkiej nr 627 tj. od skrzyżowania z drogą krajową nr 61 do projektowanego skrzyżowania z nowym przebiegiem drogi wojewódzkiej nr 627 w kierunku Ostrowi Mazowieckiej oraz od projektowanego skrzyżowania w kierunku Ostrowi Mazowieckiej do skrzyżowania z drogą krajową nr 61 po zachodniej stronie Ostrołęki realizowanej przez Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego (szacunkowy koszt 300 mln zł).
- Droga łącząca most na rz. Narew w Teodorowie z drogą krajową nr 53 realizowana przez Starostwo Powiatowe w Ostrołęce (szacunkowy koszt 120 mln zł).
- Przebudowa ronda Siemowita III wraz z modernizacją odcinka drogi krajowej nr 53 na terenie miasta Ostrołęki - inwestor Miasto Ostrołęka.



Planowane i realizowane inwestycje na terenie miasta i powiatu ostrołęckiego

Dzięki tym inwestycjom w najbliższym czasie miasto Ostrołęka i przyległe gminy zyskają:

- **trzy nowe mosty na rzece Narew,**
- **obwodnicę pozamiejską łączącą najważniejsze szlaki komunikacyjne,**
- **dokończoną obwodnicę śródmiejską.**

Powyższe zamierzenia są zgodne uwarunkowaniami gospodarczymi miasta (strefy przemysłowe, tereny inwestycyjne) oraz kierunkami (niewielkiego) tranzytu. Mają merytoryczne ugruntowanie w dokumentach planistycznych (Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Plan Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Ostrołęki, Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Miasta Ostrołęka na lata 2014 – 2023 etc.). Nie kolidują także z ochroną cennych terenów przyrodniczych i tzw. „zielonych płuc” regionu tj. obszaru Natura 2000 - Dolina Omulwi i Płodownicy, korytarza ekologicznego Kurpie Zachodnie GKPnC-8, korytarza ekologicznego Dolina Omulwi Południowo-Zachodni GKPnC-5A, w które ingerowałaby merytorycznie nieuzasadniona obwodnica Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53. Zgodnie z Raportem Oddziaływania na Środowisko (strona 215): *„Realizacja inwestycji będzie wiązać się z powstaniem nowego, antropogenicznego elementu w krajobrazie. Przedsięwzięcie będzie źródłem hałasu, który może przyczynić się do płoszenia gatunków ptaków w rejonie drogi. Analiza oddziaływania akustycznego pokazuje jednak, że wraz z oddaleniem się od drogi, hałas generowany przez ruch pojazdów będzie słabł. Kraskę stwierdzono w odległościach od poszczególnych wariantów od 0,5 km do ponad 2 km. Najczęściej pojawiała się w pobliżu wariantu W3, którego realizację ocenia się za najmniej korzystną dla zachowania populacji kraski, w szczególności na odcinku od skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 222 Ostrołęka – Przasnysz do planowanego ronda w miejscowości Szwendrowy Most. **Należy jednak zdecydowanie podkreślić, że wszystkie trzy planowane warianty przebiegu obwodnicy, położone są w niewielkiej odległości od siebie i niewątpliwie wybór najmniej kolizyjnego wariantu pierwszego, położonego najbardziej na zachód od drogi krajowej nr 53 nie pozostanie bez pełnego wpływu na lokalną populację kraski (płoszenie). Nie wyklucza się również, że tereny realizacji inwestycji w każdym z wariantów, będą wiązały się z utratą bazy zerowiskowej tego gatunku.**”* Autorzy Raportu Oddziaływania na Środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53 potwierdzają irracjonalność tej inwestycji. Na stronie 77 opracowania napisano: *„**W przypadku wariantu bezinwestycyjnego nie występują przekroczenia przyjętych norm emisyjnych.** Z uwagi jednak na nasilający się z biegiem lat ruch pojazdów nie można wykluczyć, że w przyszłości stan ten może się zmienić, a emisja zanieczyszczeń do powietrza może się nasilić, co może doprowadzić do występowania przekroczeń dopuszczalnych norm emisyjnych.”*. Ingerencja w obszary chronione i interes prawny setek mieszkańców gminy Olszewo-Borki oparta na domysłach i przypuszczeniach jest co najmniej zastanawiająca i nie powinna mieć miejsca w przypadku inwestycji finansowanych ze środków publicznych. Aktualna droga krajowa nr 53 przebiega poza ścisłą zabudową miejską. Zgodnie z pomiarami ruchu, problemy komunikacyjne Ostrołęki wynikają z natężenia ruchu lokalnego kumulującego się w godzinach szczytu. Plany budowy pozostałego układu obwodowego m. Ostrołęki były wymuszone znikomym oddziaływaniem inwestycji GDDKiA na sytuację komunikacyjną miasta i regionu. Potwierdza to ROŚ (str. 49): *„Zgodnie z otrzymanymi wynikami ruch tranzytowy na relacji południowy zachód – północ wynosi łącznie w obu kierunkach w dobie ok. 350 pojazdów osobowych, 80 pojazdów dostawczych, 50 pojazdów ciężarowych i 190 pojazdów ciężarowych z przyczepą. Wyniki pomiaru ruchu wskazują również na znaczne obciążenie i potencjalnie złe warunki ruchu na skrzyżowaniu DK53 z DK61, przy czym należy zauważyć, iż relacja północ – południowy zachód jest relacją najmniej obciążoną spośród pomierzonych kierunków ruchu na skrzyżowaniu.”*. Należy dodać, że ruch dobowy na przedmiotowym skrzyżowaniu wynosi ponad 40 tys. pojazdów. W kontekście przytoczonych 670 poj/24h stanowiących ruch tranzytowy, odciążenie ronda Siemowita III planowaną obwodnicą Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53 będzie skrajnie marginalne.

Zgodnie z pomiarami wykonywanymi przez GDDKiA w ramach GPR, na zlecenie Miasta Ostrołęki a także na okoliczność budowy obwodnicy Ostrołęki (pomiar Firmy EWIMAP na zlecenie GDDKiA), kluczową i priorytetową inwestycją z punktu widzenia problemów komunikacyjnych miasta jest budowa nowego mostu przez rzekę Narew, który wchodzi w zakres dokończenia południowej obwodnicy śródmiejskiej (ostatni i najważniejszy odcinek o długości 3,6 km). Spowoduje ona przejście ogromnej ilości pojazdów tj. 16.500 poj./24h newralgicznego układu komunikacyjnego w rejonie „Starego Miasta”, ronda Siemowita III i ulic Mostowej, Warszawskiej, Obozowej, Stacha Konwy. Przy obecnych, trudnych uwarunkowaniach budżetowych miasta Ostrołęki, Ministerialne dofinansowanie inwestycji kwotą 60 milionów złotych będzie niewystarczające. Jest to zaledwie 1/3 szacunkowego kosztu planowanej budowy.

Drugim kluczowym projektem normującym ruch na drogach powiatu ostrołęckiego jest połączenie realizowanego mostu na rzece Narew w miejscowości Teodorowo z drogą krajową nr 53. Jest to istotne z punktu widzenia tzw. „tranzytu mazurskiego”, który po oddaniu do użytkowania drogi ekspresowej S8 kieruje się do miasta drogą powiatową 4403W od strony wschodniej tj. od węzła Knurowiec. Brak tego łącznika z jednoczesnym oddaniem do użytkowania nowego mostu w m. Teodorowo spowoduje nadmiarowy ruch, co doprowadzi do degradacji dróg gminnych i powiatowych pojazdami poruszającymi się na kierunku wschód – zachód. Należy zauważyć, że dawna droga krajowa nr 61 na odcinku Ostrołęka – Łomża (obecnie droga wojewódzka nr 760) stanowi regionalną oś komunikacyjną z ekspresowym korytarzem S61. Pomiary GPR jednoznacznie wskazują rosnące natężenie SDRR na odcinku Ostrołęka - Laskowiec, które w latach 2020/2021 wynosiło 9185 poj./24h. Warto zauważyć, że dla przedmiotowego odcinka o długości ok. 8km wykonano dokumentację projektową i uzyskano decyzję środowiskową. Niemniej jednak brak zapewnionego finansowania może opóźnić realizację prac, co będzie miało niekorzystny wpływ na istniejącą infrastrukturę samorządową.

Pokładamy ogromne nadzieje w dobrych intencjach Pracowników Ministerstwa Infrastruktury, którzy pochylą się nad rzeczową i obiektywną oceną bieżącej sytuacji. Nasz wspólny cel odzwierciedla bardzo mądra i w pewnym sensie znamienita wypowiedź jednego z uczestników webinarium konsultacyjnego z 2020 r. Polskiego Kongresu Drogowego – P. Grzegorza Kuczaja: *„To od nas będzie zależało czy my zaczniemy kształtować wreszcie sieć dróg w Polsce w zależności od tego jaki jest na nich ruch, jakie drogi tej sieci pełnią funkcję, czy dalej będzie to trochę taka sklejanica, łapanka i przypadkowe działanie... To wszystko od nas zależy, czy dalej będziemy mieli tylko teorię, czy tą teorię zmienimy w jakąś miętę nadzieję dobrą praktykę”*. Poszanowanie środków publicznych, troska o interes społeczny oraz ochrona walorów środowiskowych powinny być priorytetem w podejmowaniu ważnych decyzji dot. rozbudowy sieci drogowej. Mamy pełną świadomość konieczności modernizacji infrastruktury komunikacyjnej i transportowej, która jest źródłem rozwoju ekonomicznego. Niemniej jednak nasz apel jest oparty o bardzo konkretne argumenty artykułowane przez niezależnych ekspertów. Brak konsultacji społecznych i fikcyjne wariantowanie drogi zmierzające do usankcjonowania określonego przebiegu jest przykładem wyjątkowej nieuczciwości prowadzonych działań. Przygotowanie i realizacja dużych projektów nie może się odbywać bez poszanowania zasad zrównoważonego rozwoju i być w kontrze do społeczeństwa, naturalnego środowiska i opinii publicznej. Niniejszym zwracamy się z prośbą o pozytywne rozpatrzenie niniejszej petycji. Jednocześnie wyrażamy chęć i gotowość do spotkania z Panem Ministrem w celu szczegółowego i merytorycznego omówienia poruszonych zagadnień.

Z wyrazami szacunku

Do wiadomości:

1. Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, Al. Ujazdowskie 1/3, 00-583 Warszawa