



Kazuń Nowy, 14 listopada 2022 roku

**Pan Premier
Mateusz Morawiecki
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów
Al. Ujazdowskie 1/3
00-583 Warszawa**

PETYCJA

Na podstawie i w trybie ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz. U. 2014 poz. 1195 tj. Dz. U. 2018 poz. 870) w celu niedopuszczenia do możliwych nieodwracalnych strat środowiskowych wielkich rozmiarów i niewykorzystania możliwej szansy odwrócenia już zaistniałych, a także możliwych strat życia i zdrowia zamieszkałej tu społeczności Gmin Zakroczym, Czosnów i Łomianki, kończąc na możliwych stratach finansowych Państwa Polskiego oraz środków Unii Europejskiej wynikających z realizacji wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego decyzji na podstawie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 roku o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. 2003 Nr 80 poz. 721),

wnoszę petycję do Pana Premiera o pełne zbadania prawidłowości wydania w dniu 19 sierpnia 2022 roku decyzji Nr 179/SPEC/2022 o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej na wniosek inwestora: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego przez pełnomocnika Pana Grzegorza Gzarę, dla inwestycji ppn.: Budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów, Odcinek III od Węzła „Modlin” (z węzłem) do węzła Czosnów (bez węzła), w ramach realizowanego zadania pn. Projekt i budowa drogi ekspresowej S7 na odcinku Płońsk – Czosnów, Odcinek III od węzła „Modlin” (z węzłem) do węzła Czosnów (bez węzła)” – kilometraż inwestycji: od 324+898,26 do 334+636,68” i całego procesu dokumentacyjno-decyzyjnego tej decyzji również w związku in. ustawą z dnia 2022 roku o zmianie niektórych ustaw w celu przeciwdziałania przestępczości środowiskowej (Dz. U. 2022 poz. 1726) i in. o - **ich znak sprawy Znak WI-I.7820.1.2.2021.JB**

Moim zdaniem wadą dotknięta jest cała przedmiotowa decyzja, jak i również są obciążone poszczególne odcinki drogi, nieruchomości, czy działki, a także narażone środowisko, zdrowie i życie niewątpliwie nawet wielkich rozmiarów, stąd ta decyzja winna być uchylona, bądź stwierdzenie jej nieważności winno być oczywistością, co uzasadnię bezspornie poniżej.

Zarzut generalny dotyczy faktu, że pierwotnie zasadniczą część podbudowy - korpusu tej drogi, o długości co najmniej 20 km od miejscowości Kiełpin do co najmniej linii rzeki Wisły i być może dalej, została zbudowana pierwotnie około roku 1990 najprawdopodobniej ze szkodliwych odpadów poprodukcyjnych praktycznie w całości – odpadów termicznych – kod odpadu 10 pobranych z hałdy ówczesnej Huty „Warszawa” przy ulicy Wóycickiego, o których Pan Premier nie znajdzie żadnych jednoznacznych i wiarygodnych informacji, czy badań ilościowych oraz fizykochemicznych w dokumentach przedzridowskich i całym postępowaniu. To budzi wielkie obawy Naszych Społeczności.

Przybliżając Pana Premiera temat – wspomnę o toczącej się wielkiej aferze związanej z wysypiskiem odpadów szkodliwych bliźniaczej b. Huty Lenina, potem Sędzimira, a obecnie Arcelor-Mittal w Krakowie-Nowej Hucie i załączam obrazujące tą sytuację artykuły prasowe. Tylko tam szkodliwe odpady leżą na wysypisku, a tu tworzą od 30 lat korpus drogi S-7, a po wątpliwej jakości środowiskowo przeróbce (której w takiej skali nie obejmuje żadna formalna decyzja) staną się ponownie starym-nowym korpusem. Dla budującego „Projektuj i Buduj trudno o bardziej korzystne rozwiązanie.

Jak poważne są to błędy, czy nawet manipulacje przekonają Pana Premiera raporty o uwarunkowaniach środowiskowych będące podstawą do wydanej decyzji środowiskowej, które nadają odpadom kod 17 05 06 – Urobek z pogłębiania inny niż wymieniony w kodzie 17 05 05*, co oznacza urobek nie zawierający i nie zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi – czysta gleba, ziemia i wszelkie kruszywa. Natomiast wiadomo jest, że są to odpady z procesów termicznych i bezwzględnie winny być oznaczone kodem 10. A najpoważniej, tego naturalnego „urobku” w dotychczasowym korpusie S-7 na tym odcinku znajduje nawet kilka milionów ton.

Dlatego potrzebna jest niezwłoczna (prace się rozpoczęły) interwencja Pana Premiera, przy czym z góry wskazuję, że wszelkie współdziałanie z GDDKiA i Wykonawcą, mogą być przeciw skuteczne, wyłącznie interwencja i samodzielne działanie GIOŚ i jego służb ma jakikolwiek sens. Działanie po zakończeniu obecnej inwestycji ustali tylko ten stan rzeczy, ale do ponownej rozbiórki i Pana Premiera nikt nie przekona.

Ze swej strony i społeczeństwa Gminy Czosnów której Radzie Przewodniczę, deklaruję, że nie jesteśmy przeciwni inwestycji, wręcz przeciwnie

– jesteśmy gotowi na jej uciążliwości i straty terytorialne gotowi, ale chcemy być pewni, że dalsze narażanie środowiska i naszego zdrowia oraz życia nie będzie miało miejsca. Moim zdaniem Wykonawca nie posiada specjalistycznego potencjału i odpowiednich decyzji, a nawet miejsca nowego składowania by proces ten przeprowadzić bez dalszych strat dla środowiska, a w konsekwencji zdrowia i życia naszych Mieszkańców. A przecież wartość samego kontraktu podpisanego jeszcze w maju 2020. roku to blisko 600 mln złotych, z zastrzeżeniem Wojewody i Wykonawcy wynikającego z decyzji ZRiD, że wobec inflacji i wzrostu cen materiałów i robocizny ludzi i maszyn wartość ta może poważnie wzrosnąć – według moich szacunków nawet do kilku mld złotych (natenczas nikt nie potrafi powiedzieć, ile ta inwestycja będzie kosztowała – raj dla kosztotwórców). Oporu Inwestora i Wykonawcy należy się spodziewać nie małego, choć z pewnością wady, a przede wszystkim główna dyskwalifikują cały proces inwestycyjny.

Kończąc uprzejmie informuję, że załączam odwołanie do Ministra Rozwoju i Technologii zawierające szczegółową argumentację, jednocześnie proszę o pilną interwencję Pana Premiera i jego służb.