

PETYCJA

w sprawie:

I. UNIEWAŻNIENIA POSTĘPOWANIA O UDZIELENIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO na wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji Programowej oraz z materiałami do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: Budowa obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63 (II postępowanie), (nr postępowania: O/OL.D-3.2413.50.2020) - czyli studium dla budowy obwodnicy Pisz o długości zaledwie ok. 3,6 km, nadal prowadzącej ruch tranzytowy, dalekobieżny i regionalny przez środek miasta, a w przypadku gdy przed złożeniem niniejszej petycji doszło już do podpisania umowy w ramach ww. zamówienia – Odstąpienia od umowy.

II. ROZPOCZĘCIA PRAC NAD NOWĄ KONCEPCJĄ OBWODNICY PISZA, zgodną z założeniami rządowego Programu Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030, w którym to dokumencie, na liście zadań inwestycyjnych, wskazana długość planowanej obwodnicy wynosi 15 km, natomiast wskazany wstępnie przebieg wyprowadza ruch tranzytowy poza miasto Pisz.

Podstawa prawna:

Art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014r. o petycjach.

Adresaci petycji:

1. Minister Infrastruktury Andrzej Adamczyk
Ministerstwo Infrastruktury, ul. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa,
2. Dyrektor Generalny GDDKiA Tomasz Żuchowski,
GDDKiA ul. Wronia 53, 00-874 Warszawa,
3. Dyrektor GDDKiA Oddziału w Olsztynie Mirosław Nicewicz,
GDDKiA Oddział Olsztyn, Al. Warszawska 89, 10-083 Olsztyn.

Treść petycji:

My, mieszkańcy miasta Pisz i okolicznych miejscowości oraz inne osoby zainteresowane, jesteśmy przeciwni planom budowy PSEUDOObwodnicy przebiegającej przez obszar miasta Pisz, prowadzącej ruch tranzytowy, dalekobieżny i regionalny, w zabudowie miejskiej, przez ulice lub w bliskim sąsiedztwie ulic: Wojska Polskiego, Trzciniowa, Czerniewskiego, Warszawska, Mireckiego, Gałczyńskiego, Rybacka, Lipowa, Kwiatowa, Klementowskiego, Fabryczna, Moniuszki, Sienkiewicza, Wąglicka, Wiosenna, Wileńska, Owocowa, Św. Wojciecha, Jaszczurówka, Warmińska; przez Rodzinne

Ogrody Działkowe, a także na wskroś przez podmiejskie tereny zabudowy jednorodzinnej w miejscowości Maldanin i Snopki.

I. ŻĄDAMY NATYCHMIASTOWEGO UNIEWAŻNIENIA POSTĘPOWANIA nr O/OL.D-3.2413.50.2020 dotyczącego studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego dla projektu obwodnicy forsowanego obecnie przez GDDKiA Oddział w Olsztynie (tj. obwodnicy o długości około 3,6 km, prowadzącej ruch tranzytowy, dalekobieżny i regionalny ww. ulicami miasta) I ZAPRZESTANIA WSZELKICH PRAC NAD TYM PROJEKTEM. Jako mieszkańcy miasta Pisz i okolic, a także inne osoby zainteresowane informujemy, że **WYKONANIE ZAMÓWIENIA NA WW. STUDIUM NIE LEŻY W INTERESIE PUBLICZNYM**, co daje podstawę do unieważnienia postępowania (art. 255 pkt 5 pzp). Jeżeli przed czasem złożenia naszej Petycji doszło do podpisania umowy w ramach ww. zamówienia **ŻĄDAMY ODSZTĄPIENIA OD UMOWY** z tego samego powodu – braku interesu publicznego przedmiotowej inwestycji (art. 456 ust.1 pkt 1 pzp).

NIE ZGADZAMY SIĘ NA REALIZACJĘ INWESTYCJI, KTÓRA NA ZAWSZE POGRZEBIE NADZIEJE MIESZKAŃCÓW PISZA NA JAKIEKOLWIEK USPRAWNIENIE KOMUNIKACYJNE W MIEŚCIE.

NIE ZGADZAMY SIĘ NA REALIZACJĘ INWESTYCJI ZAPRZECZAJĄCEJ WSZYSTKIM ZAŁOŻENIOM I CELOM, KTÓRE SĄ WSKAZANE W RZĄDOWYM PROGRAMIE BUDOWY „100 OBWODNIC” NA LATA 2020-2030 !

MÓWIMY STANOWCZE NIE:

- wybudowaniu za publiczne pieniądze „obwodnicy”, która nie obwodzi miasta; która prowadząc przez teren zabudowany nie poprawi warunków ruchu dla tranzytu (ograniczenie prędkości w obszarze zabudowanym, skrzyżowania, przejścia dla pieszych), nie poprawi także naszej sytuacji – nas tj. uczestników ruchu miejskiego, który nadal będzie się łączył z ruchem tranzytowym,
- korkom, hałasom, drganiom, spalinom, wypadkom w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, szpitala, szkół, zakładów pracy, cementarza, sądu itd. – te uciążliwości i zagrożenia bezpieczeństwa nie znikną dopóki ruch tranzytowy nie zostanie wprowadzony poza miasto,
- wywłaszczeniom i wyburzeniom bloków mieszkalnych i domów jednorodzinnych, które zostały wybudowane na podstawie planów zagospodarowania przestrzennego i/lub stosownych pozwoleń, w myśl przyjętej przez planistów wizji ładu przestrzennego i rozwoju urbanistycznego miasta,
- odbieraniu mieszkańcom Pisz naszej własności, – miejsc gdzie mamy niezbędne do codziennego funkcjonowania, podwórza, ogrody, garaże, wiaty, itp.
- budowaniu drogi krajowej na naszych posesjach, co wymusi sytuowanie ekranów dźwiękochłonnych w świetle naszych okien, w celu zapewnienia nam wątpliwego „komfortu życia”.

II. WNIOSKUJEMY O ZAPLANOWANIE i BUDOWĘ PRAWDZIWEJ – ZEWNĘTRZNEJ OBWODNICY PISZA, o długości ok.15 kilometrów, zgodnej z założeniami i celami rządowego Programu Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030, – to jest wyprowadzającej ruch tranzytowy, dalekobieżny i regionalny poza miasto. Uważamy, że jest to możliwe poprzez:

- budowę nowego to jest trzeciego mostu na rzece Pisie, poza obszarem zabudowanym, na potrzeby ruchu tranzytowego, dalekobieżnego i regionalnego
- obwiedzenie miasta w „bezpiecznej” odległości od istniejącej zabudowy, częściowo wzdłuż traktu planowanej linii kolejowej łączącej Ostrołękę z Giżykiem (w związku z budową Centralnego Portu Komunikacyjnego)

UZASADNIENIE PETYCJI

I.

Realia dotyczące obecnej sytuacji drogowej w miejscowości Pisz

Miasto Pisz położone jest po dwóch stronach rzeki Pisy. Mieszkańcy strony wschodniej i strony zachodniej miasta, a także mieszkańcy okolicznych miejscowości przekraczają rzekę wielokrotnie w ciągu dnia. Obie części miasta nie stanowią odrębnych bytów. Codzienne funkcjonowanie – tj. dojazdy do zakładów pracy, przedszkoli, szkół, sklepów, szeregu instytucji i urzędów, do przychodni zdrowia, szpitala, kościoła, do obiektów sportowych i kulturalnych, do restauracji, do rodziny, na targowisko, na działkę, plażę, na cmentarz itd. – powoduje konieczność wielokrotnego przemieszczania się mieszkańców miasta i okolic przez oba istniejące mosty na rzece Pisie.

Życie codzienne w naszej miejscowości determinuje potrzebę oddzielenia ruchu miejskiego od ruchu tranzytowego (dalekobieżnego, regionalnego), który to ruch jest dla nas istotnym utrudnieniem w dotarciu do ww. miejsc, o czym my – czyli społeczność lokalna – wiemy najlepiej (**załącznik nr 1 – schemat układu komunikacyjnego miasta, z oznaczeniem dróg krajowych**).

Według danych statystycznych z 2019 r. Pisz zajmuje 78 miejsce w kraju (na 944 analizowanych miejscowości) pod względem gęstości zaludnienia w przeliczeniu na 1 km² powierzchni miasta. Gęstość zaludnienia w Piszcu w 2019 r. wynosiła 1916 osób na 1km² powierzchni miasta – jest to wartość ponad 2 krotnie większa od przeciętnej gęstości zaludnienia dla miast Polski, wynoszącej 886 osób/km² (**załącznik nr 2 - dane GUS**). Wysoka gęstość zaludnienia w Piszcu w sposób bezpośredni przekłada się na dużą ilość pojazdów oraz natężenie ruchu miejskiego na obszarze miasta. Specjaliści planujący budowę dróg powinni uwzględniać tak istotny czynnik, jakim jest gęstość zaludnienia i zabudowy.

Obecnie miasto Pisz dysponuje dwoma mostami drogowymi tj. starym mostem oraz mostem nowszym, który wobec braku obwodnicy zewnętrznej miasta Piszca, został włączony w ciąg dróg krajowych 58 i 63. Kilkunastoletnie doświadczenie jednoznacznie pokazuje, że korzystanie z nowszego mostu zarówno przez nas mieszkańców, jak i przez uczestników ruchu tranzytowego - nie rozwiązuje obecnie problemów komunikacyjnych w mieście i nie rozwiąże tych problemów również w przyszłości. **Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Pisz nowszy most miał stanowić jedynie odcinek tzw. obwodnicy wewnętrznej (pod nazwą przeprawy mostowej), co w żaden sposób nie wykluczało i nadal nie wyklucza zaplanowania i zbudowania oczekiwanej, prawdziwej, zewnętrznej obwodnicy miasta. Potwierdzeniem tego, że jest to możliwe, jest treść rządowego Programu Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030, który zakłada dla miasta Pisz budowę obwodnicy zewnętrznej o szacowanej długości ok.15 km.**

Duża ilość pojazdów samochodowych przejeżdżających drogą krajową 63/58, tj. przez środek miasta sprawia, że ruch samochodowy w Piszcu jest w ciągu całego roku istotnie spowolniony; natomiast w sezonie turystycznym można mówić o prawdziwym paraliżu miasta i podmiejskich miejscowości. Zatem planowanie przebiegu obwodnicy miasta (z założeniem dobudowania jedynie krótkiego odcinka drogi krajowej o długości ok.3,6 km) z dalszym wykorzystaniem (tak jak ma to miejsce obecnie) jednego z dwóch istniejących w mieście mostów oraz ulic miasta, jest elementarnym błędem w planowaniu inwestycji drogowych przez GDDKiA w Olsztynie. **Utrzymywanie przebiegu dróg krajowych 63 i 58 przez obszar miejski nie leży w interesie publicznym**

mieszkańców Pisz, ani w interesie publicznym uczestników ruchu tranzytowego, dalekobieżnego i regionalnego.

Pisz pilnie potrzebuje całkowitego wyprowadzenia dróg krajowych 58 i 63 poza obszar miasta, poza ulice którymi, my mieszkańcy, codziennie się przemieszczamy. Ruch tranzytowy nie może odbywać się obecnie wykorzystywaną (i planowaną do dalszego wykorzystania) trasą łączącą drogi 63 i 58, biegnącą w środku naszego miasta; nie może utrudniać nam dojazdu do pracy, do szkoły, do lekarza oraz do wszystkich wyżej już wskazywanych miejsc. Dwa istniejące w mieście mosty powinny być wykorzystywane wyłącznie do ruchu lokalnego, natomiast na potrzeby ruchu tranzytowego, dalekobieżnego, turystycznego powinien, wraz z obwodnicą zewnętrzną, zostać zbudowany na rzece Pisie trzeci most, na obrzeżach miasta.

II.

Koszty społeczne planowanej inwestycji

Forsowany przez GDDKiA „Plan orientacyjny inwestycji” jednoznacznie wskazuje na planowanie przez GDDKiA usytuowania dróg krajowych 63 i 58 (bezzasadnie nazwanych „obwodnicą”) nadal w ruchu miejskim (**załącznik nr 3 – schematyczne oznaczenie przebiegu proponowanego przez GDDKiA**) zarówno w obszarze już istniejącej, jak i obszarze planowanej zabudowy mieszkaniowej. Realizacja przedmiotowej inwestycji spowoduje – w jeszcze szerszym zakresie niż ma to miejsce obecnie – wysokie koszty społeczne. Zaliczyć do nich należy:

1/ Zmniejszenie bezpieczeństwa pieszych i rowerzystów w obszarze miejskim, zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców.

W dokumentach dostępnych na platformie zakupowej GDDKiA (w „wymaganiach ogólnych dla obwodnicy Pisz”, w opisie przedmiotu zamówienia), możemy przeczytać, że **prędkość projektowa dla obwodnicy wynosi 80 km/h. Planowanie obwodnicy w obszarze zabudowanym miasta, w sąsiedztwie szpitala, przychodni zdrowia, największego zakładu pracy, szkół gdzie uczęszczają nasze dzieci itd., jest albo zamachem na zdrowie i życie ludzi (zwiększenie wypadków z udziałem pieszych i rowerzystów), albo jest planistyczną fikcją, ponieważ autor planu inwestycji doskonale wie, że w terenie miejskim, gdzie łączyć się będzie ruch miejski, z ruchem tranzytowym i gdzie pseudoobwodnica przecięta będzie skrzyżowaniami i przejściami dla pieszych – określona prędkość nigdy nie zostanie osiągnięta.**

Planowana „obwodnica” (co wynika z „planu orientacyjnego inwestycji”) ma obwodzić jedynie dwie wylotowe ulice (będące obecnie drogami krajowymi 58 i 63) – Olsztyńską (prowadzącą w kierunku Rucianego – Nidy) i Orzyską (prowadzącą w kierunku Orzysza) i zdjąć charakter drogi krajowej z ul. Grunwaldzkiej i jedynie z części ulicy Klementowskiego, w zamian „fundując” miastu wejście dróg krajowych w zabudowę mieszkaniową na nowych odcinkach w północno-zachodniej części miasta oraz na ul. Klementowskiego, Fabrycznej i Sienkiewicza, Dalej obwodnica ma prowadzić ruch tranzytowy miastem, dokładnie tak, jak to ma miejsce obecnie, czyli ulicami: Kwiatowa, Mecenasa Andrzeja Stefana Mireckiego, Warszawska, Czerniewskiego, Wojska Polskiego, stanowiąc zagrożenie dla mieszkańców miasta.

Pytamy w tym miejscu: Czy powyższy przebieg dróg krajowych 63 i 58 przez Pisz faktycznie realizuje główny cel stawiany obwodnicom - jakim jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto (, a który to cel jest zapisany w rządowym Programie Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030 oraz jest ... deklarowany w przekazach medialnych przez GDDKiA w Olsztynie) - czy jest raczej ewidentnym zaprzeczeniem realizacji tego celu?

Obecnie skrzyżowanie ulic Kwiatowa/Lipowa oraz wjazdu do Paged Pisz sp. z o.o. (czyli do piskiej SKLEJKI) włączone w ciąg dróg krajowych 58 i 63 (i planowane do pozostawienia w ciągu dróg krajowych, w przypadku zrealizowania forsowanej pseudoobwodnicy) uznać można za jedno z najniebezpieczniejszych miejsc w mieście. Jest to swoisty „czarny punkt”, w którym często dochodzi do niebezpiecznych zatorów drogowych, do kolizji – potrażeń, także śmiertelnych. Część z kolizji nie jest nawet rejestrowana, jednak mieszkańcy okolicznych bloków widzą z okien, co dzieje się na tym odcinku drogi krajowej 63/58. Jako mieszkańcy jesteśmy pełni obaw, co złego musi się zdarzyć na tej trasie, aby w końcu podjęto decyzję o budowie zewnętrznej obwodnicy miasta.

Dodatkowym istotnym, bezpośrednim zagrożeniem zdrowia i życia mieszkańców Pisz będzie usytuowanie punktu węzłowego „obwodnicy” tuż przy Szpitalu Powiatowym w Pisz. Utrudniony wjazd/wyjazd karettek pogotowia ratunkowego przez korki drogowe, skutkować będzie wydłużeniem okresu oczekiwania na pomoc medyczną, co z wiadomych przyczyn jest niedopuszczalne.

2/ Utrzymanie w zabudowie mieszkaniowej poziomu hałasu powyżej dopuszczalnych norm

W *Prognozie oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* (str. 360-361), w tabeli 60 zawierającej charakterystykę stanu akustycznego środowiska wzdłuż istniejących dróg krajowych, dla których planowana jest budowa obwodnic w województwie warmińsko-mazurskim, napisano:

„Strategiczna mapa hałasu opracowana została dla całego odcinka dk 58 przechodzącej przez miejscowość. Wykazane zostały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach leżących wzdłuż drogi. Przekroczenia obejmują liczne obszary terenów chronionych akustycznie leżące wzdłuż drogi. Wielkość przekroczenia jest duża (...).”

My mieszkańcy Pisz mamy już dość hałasu samochodowego. Nie chcemy żeby drogi krajowe w dalszym ciągu przebiegały ulicami naszego miasta. Realizacja planowanej przez GDDKiA w Olsztynie pseudoobwodnicy przypieczeruje na zawsze obecne uciążliwości związane z nadmiernym hałasem, a wraz ze wzrostem ruchu jeszcze je zwiększy.

3/ Utrzymanie dużej ilości spalin w obszarze zabudowy mieszkaniowej – wpływ na zdrowie mieszkańców Pisz

W *Prognozie oddziaływania na środowisko Programu Budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030* uwzględniono również obszary przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych w powietrzu. W tabeli 44 (str. 324) zawierającej identyfikację obszarów przekroczeń poziomów dopuszczalnych i docelowych zanieczyszczeń w powietrzu w 2019 roku na obszarze inwestycji obwodnic z listy podstawowej PBO w kolumnie „identyfikacja obszarów przekroczeń na terenie miejscowości objętych PBO” napisano dla DK 58/63: „obszar przekroczeń poziomu docelowego B(a)P”. Zanieczyszczenie powietrza rakotwórczym benzo(a)pirenem stanowi poważne zagrożenie dla zdrowia mieszkańców miasta. Według nas należy podjąć działania na rzecz poprawy jakości powietrza poprzez wprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto, a nie utrzymywać obecny stan.

Lista działań planowanych i przewidzianych do realizacji przez samorządy gminne w strefie warmińsko-mazurskiej, zawarta w Programie Ochrony powietrza dla strefy warmińsko-mazurskiej (Uchwała nr XVI/280/20 Sejmiku Województwa Warmińsko-Mazurskiego z dnia 26 maja 2020 r.) na lata 2020-2026 wymienia dla Pisz działania polegające na ograniczeniu emisji liniowej (komunikacyjnej) poprzez modernizację stanu dróg i ukierunkowanie planowania przestrzennego na rozwój niskoemisyjny.

Obowiązujący plan gospodarki niskoemisyjnej dla terenów położonych w granicach gminy Pisz (na lata 2015-2020, z perspektywą 2020+) mówi wyraźnie o tym, że większa emisja zanieczyszczeń do atmosfery wiąże się ściśle z nadmiernym czasem przejazdu

odcinkami dróg. Budowa pseudoobwodnicy przez środek miasta, gdzie nadal tworzyć się będą zatory drogowe, nie skróci tego czasu.

4/ Brak poszanowania własności prywatnej – kolizje z zabudową mieszkaniową, usługową, terenami rodzinnych ogrodów działkowych – wywłaszczenia, wyburzenia, zniszczenia nieruchomości zajmowanych na czas budowy inwestycji – olbrzymie koszty społeczne nieuzasadnione interesem publicznym i niewspółmierne do wielkości planowanej inwestycji

„Plan orientacyjny inwestycji” udostępniony przez GDDKiA (w przypadku realizacji) zakłada wyburzenia domów na obszarze osiedla domów jednorodzinnych położonych w północno-zachodniej części miasta. Domy te budowane były zgodnie z obowiązującymi do 2003 r. miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego, po uzyskaniu stosownych zgód. Poświęciliśmy wiele lat życia, niezliczone godziny pracy, by zbudować i urządzić domostwa, które teraz GDDKiA w ramach tej absurdalnej inwestycji, zamierza nam zniszczyć, odebrać bezpodstawnie za wątpliwej wartości odszkodowania. Bezpodstawnie, ponieważ budowa pseudoobwodnicy nie leży w interesie publicznym, nie wiemy w czym interes leży, ale na pewno nie jest to ani interes użytkowników ruchu miejskiego, ani użytkowników ruchu tzw. tranzytowego.

„Plan orientacyjny inwestycji” jednoznacznie przewiduje również wyburzenie bloków mieszkalnych przy ul. Klementowskiego, zamieszkałych w dużej mierze przez starsze osoby, które przez większość życia zamieszkiwały w tym miejscu; zakłada także ingerencje w posesje na ulicy Sienkiewicza – wywłaszczenia nieruchomości - części przydomowych działek, na których posiadamy obiekty niezbędne do codziennego funkcjonowania – garaże, wiaty na drewno, ogródki itd. Kolejna kolizja inwestycji to przeprowadzenie obwodnicy na wskroś przez Rodzinne Ogrody Działkowe. Szczególnie dla osób mieszkających w blokach ogród działkowy jest aktualnie nie tylko miejscem, gdzie możemy uprawiać zdrową żywność (bez chemii, z dala od spalin), ale również jest miejscem relaksu, pozytywnie wpływającym na nasze zdrowie psychiczne.

Granice pseudoobwodnicy, na styku z zabudową mieszkaniową, z dużym prawdopodobieństwem zostaną na wybranych odcinkach obstawione ekranami dźwiękochłonnymi, a my – niewolnicy pseudoobwodnicy – zostaniemy zamknięci w tych plastikowych osłonach, co obniży nasz komfort życia. Nie zgadzamy się na to!

Oczywiście zdajemy sobie sprawę, że w ramach STES-R jest przewidziane wariantowanie, ale z treści Programu Inwestycji oraz z „Planu orientacyjnego Inwestycji” jednoznacznie wynika, że przebieg, bez względu na wariant, rozpoczynać się będzie na rondzie przy szpitalu powiatowym i kończyć się prawdopodobnie na osiedlu mieszkaniowym Orzyska. Przy takim założeniu, nie ma możliwości żeby obwodnica omijała zabudowę miejską.

Zwracamy też uwagę, że w naszej miejscowości i okolicy rynek nieruchomości jest znikomy. Natomiast gmina, w obszarze granic miasta w zasadzie nie dysponuje już obecnie porównywalnymi gruntami pod zabudowę jednorodziną (z tymi, które zostałyby wywłaszczone pod pseudoobwodnicę) ani też nie dysponuje terenami nadającymi się pod usytuowanie nowego miejsca rodzinnych ogrodów działkowych.

III.

Sytuacja komunikacyjna podmiejskiej miejscowości Maldanin, przy drodze krajowej 63

Podmiejska miejscowość Maldanin, będąca praktycznie przedłużeniem ul. Orzyskiej, szczególnie w sezonie turystycznym, odczuwa negatywne skutki związane z położeniem zwartej zabudowy mieszkaniowej na długim odcinku, wzdłuż drogi krajowej 63. Korki sięgające w sezonie turystycznym niejednokrotnie aż do mostu w Jeglinie utrudniają lub wręcz uniemożliwiają mieszkańcom Maldanina (i innych miejscowości z kierunku orzyskiego) dotarcie na czas do Pizsa. Sytuacja ta nie ulegnie istotnej

poprawie w przypadku realizacji pseudoobwodnicy forsowanej przez GDDKiA. Co więcej, tereny zabudowane leżące na północno-zachodniej granicy zespołu osadniczego miasta Pisz stykają się z terenami zabudowy mieszkaniowej wsi Maldanin. Poprowadzenie pseudoobwodnicy przez teren osiedla mieszkaniowego „Orzyska” w bliskim sąsiedztwie ul. Warmińskiej, pomiędzy Piszem, a Maldaninem przerwie tę zabudowę mieszkaniową, jeżeli zjazd na forsowaną pseudoobwodnicę zostanie usytuowany na tym terenie, który w sposób naturalny scala obie miejscowości. Dlatego uważamy, że obwodnica Piszka powinna obwodzić również przyległą miejscowość Maldanin.

IV

Koncepcja obywatelska przebiegu obwodnicy Piszka – zgodna z założeniami rządowego Programu Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030, Konieczność integracji planowanej obwodnicy z innymi gałęziami transportu (kolej) oraz z innymi inwestycjami infrastrukturalnymi.

Oczekiwany przez społeczność lokalną i zaproponowany w niniejszej Petycji przebieg obwodnicy zewnętrznej Piszka (*załącznik nr 4 – szkic koncepcji obywatelskiej*) prowadzący poza terenem zabudowy miejskiej, w bezpiecznej odległości od ulic miasta, jest zgodny z założeniami rządowego Programu Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030, ponieważ w sposób jednoznaczny:

- 1/ doprowadzi do rozdzielenia ruchu lokalnego (miejskiego) od ruchu długodystansowego (tranzytowego) – wyprowadzi ruch tranzytowy poza granice miasta;
- 2/ spowoduje zwiększenie komfortu i bezpieczeństwa użytkowników ruchu miejskiego;
- 3/ poprawi płynność ruchu dalekobieżnego i zwiększy przepustowość dróg krajowych 58 i 63;
- 4/ zredukuje przekroczone obecnie poziomy hałasu i zanieczyszczeń powietrza w terenie zabudowanym miasta;
- 5/ umożliwi również (przy zawarciu porozumienia GDDKiA i CPK) zminimalizowanie ingerencji w środowisko naturalne poprzez połączenie różnych inwestycji infrastrukturalnych dotyczących różnych gałęzi transportu:

Obecnie najistotniejszą planowaną inwestycją w powiecie piskim, poza obwodnicą Piszka, jest planowana linia kolejowa tzw. „szprycha”, łącząca Ostrołękę z Giżyckiem, w ramach budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Linia kolejowa przecinać będzie dk. 58 w związku z czym konieczne jest wspólne koordynowanie działań CPK i GDDKiA w Olsztynie w zakresie planowanych inwestycji (szczególnie ich korytarzy).

W obywatelskiej koncepcji, proponujemy aby zewnętrzną obwodnicą Piszka umieścić na pewnych odcinkach we wspólnym korytarzu z linią kolejową.

Wartym przeanalizowania jest również usytuowanie dodatkowego (trzeciego) mostu drogowego będącego elementem obwodnicy zewnętrznej w pobliżu planowanej budowy stopnia wodnego na rzece Pisie – inwestycja ta jest elementem większego projektu – odtworzenia drogi wodnej z Warszawy na Wielkie Jeziora Mazurskie.

Wspólne planowanie tak istotnych inwestycji pozwala na zmniejszenie nie tylko kosztów społecznych, ale pozwala również na zmniejszenie ingerencji w środowisko naturalne. Wydaje się, że specjalistów nie trzeba o tym przekonywać.

V.

Sprzeczność założeń planowanej przez GDDKiA inwestycji „Budowa obwodnicy Piszka w ciągu dróg krajowych 58 i 63” z założeniami i celami rządowego Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030, w ramach którego obwodnica ma być zbudowana; niewykonanie studium korytarzowego.

Rządowy Program Budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030 (ogłoszony 08.02.2020r.) na liście zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach tego Programu wskazuje długość obwodnicy Piszka wynoszącą ok.15 km. Prognoza oddziaływania na środowisko sporządzona dla Programu Budowy „100 obwodnic” (której to prognozy projekt powstał 10.09.2020r.) wykonana (między innymi) dla obwodnicy Piszka w sposób jednoznaczny dotyczyła obwodnicy zewnętrznej miasta o długości ok. 15 km (w prognozie oddziaływania analizowano ewentualne kolizje inwestycji z obszarami cennymi przyrodniczo - obszarami Natura 2000, Mazurskim Parkiem Krajobrazowym, Obszarem Chronionego Krajobrazu Otuliny Mazurskiego Parku Krajobrazowego – Wschód, Rezerwatem Jezioro Pogubie Wielkie)

W okresie od 14.09.2020r. do 05.10.2020r. Minister Infrastruktury wyznaczył termin na składanie uwag i wniosków do przedmiotowego Programu i Prognozy Środowiskowej. My mieszkańcy zwiędzeni takimi informacjami (pochodzącymi ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury) mieliśmy pełne przekonanie, że trwają prace planistyczne dla budowy obwodnicy Piszka, które są zgodne z rządowym Programem Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030. Tak się jednak nie działo.

Z niezrozumiałych dla nas przyczyn GDDKiA w Olsztynie ogłosiła przetarg na wykonanie Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego obwodnicy Piszka, o zmienionej długości (a co się z tym ściśle wiąże - z innym korytarzem przebiegu niż to zakłada rządowy Program) z ok.15 km na ok. 3,6 km. Przetarg został ogłoszony już w dniu 27.08.2020r., czyli na dwa tygodnie przed ogłoszeniem wyników Prognozy oddziaływania na środowisko dla Programu Budowy „100 obwodnic” oraz na 40 dni przed datą zakończenia konsultacji społecznych dotyczących tej Prognozy.

Wyjaśnienie tej ważnej dla mieszkańców Piszka sprawy możliwe było dopiero po zapoznaniu się z treścią zamówienia publicznego, w której był zawarty „plan orientacyjny inwestycji” oraz po uzyskaniu dostępu do innych informacji publicznych.

Z uzyskanej informacji publicznej wynika, że GDDKiA w Olsztynie swoje działania zmierzające do budowy pseudoobwodnicy opiera na ... własnym Programie Inwestycji Budowa obwodnicy Piszka w ciągu dróg 58 i 63, który został opracowany już w dniu 22.04.2020r., w GDDKiA w Olsztynie i przekazany Ministerstwu Infrastruktury jedynie do uzgodnienia.

Z tej informacji wynika również, że Program Inwestycji Budowa obwodnicy Piszka w ciągu dróg 58 i 63 oraz wskazany w ww. zamówieniu publicznym „orientacyjny plan inwestycji”, zostały opracowane w oparciu o nieaktualne porozumienia, uzgodnienia sprzed wielu lat, dotyczące wyłącznie budowy II etapu przeprawy mostowej, która z założenia, nie była projektowana jako obwodnica zewnętrzna Piszka.

W świetle powyższego zarówno prognoza środowiskowa sporządzona dla obwodnicy Piszka (zawarta w Prognozie oos Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030) jak i dopuszczenie (poprzez składanie uwag i wniosków) społeczeństwa w okresie od 14.09.2020r. do 05.10.2020r. do udziału w opracowywaniu projektu Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030 - w kontekście zaplanowanej przez GDDKiA w Olsztynie „obwodnicy” Piszka mającej przebiegać głównie w granicach miasta - były fikcją.

Co więcej „plan orientacyjny inwestycji”, którą GDDKiA w Olsztynie uporczywie forsuje, nie został poprzedzony wykonaniem studium korytarzowego dla przebiegu obwodnicy zewnętrznej Pisz wskazanej w rządowych dokumentach. **To studium korytarzowe (a nie przestarzałe porozumienia i zamierzenia) powinno być pierwszym elementem dokumentacji projektowej, określającym lokalizację pasa (korytarza) terenu pod przebieg obwodnicy miasta, z uwzględnieniem aktualnych lokalnych i regionalnych uwarunkowań geograficznych, przyrodniczych i społecznych oraz komunikacyjnych.** Studia korytarzowe są sporządzane dla innych obwodnic w Polsce, które mają zostać zrealizowane w ramach Programu budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030 i dla Pisz, zgodnie z treścią Prognozy Środowiskowej sporządzonej dla rządowego Programu takie Studium korytarzowe, powinno być również wykonane.

Opieranie się przez GDDKiA w Olsztynie - przy swojej koncepcji pseudoobwodnicy Pisz (która jest całkowicie sprzeczna z założeniami i celami rządowego Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030) na zdezaktualizowanych porozumieniach i ustaleniach z władzami lokalnymi Pisz oraz nieuzasadnione „trwanie” przy starych, również nieaktualnych koncepcjach przebiegu , które nie przystają do dzisiejszej rzeczywistości, związanej ze znaczącym wzrostem natężenia ruchu drogowego, jest działaniem nieodpowiedzialnym i szkodliwym społecznie, sprzecznym z interesem publicznym.

Pseudoobwodnica, która ma powstać wskutek działań GDDKiA nie wpisuje się w żaden sposób w założenia i cele rządowego Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020-2030. Chcemy w tym miejscu przytoczyć główne założenia rządowego Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020 – 2030 i odnieść je do planowanego przebiegu pseudoobwodnicy, której budowę zamierza zrealizować na terenie Pisz GDDKiA w Olsztynie.

Założenia i cele rządowego Programu Budowy „100 obwodnic” na lata 2020 -2030	Skutki dla miasta i obywateli, które przyniesie budowa pseudoobwodnicy Pisz, forsowanej przez GDDKiA w Olsztynie
<p>„Lista zadań inwestycyjnych realizowanych w ramach Programu Budowy „100 obwodnic” (tabela) poz.81. Woj. Warmińsko-Mazurskie, miejscowość Pisz, dk. 58/63, długość 15 km, lata budowy 2026-2028” (str. 39 Programu Budowy 100 Obwodnic - Załącznik nr 1)</p>	<p>Zamiast przewidzianej w rządowych dokumentach obwodnicy zewnętrznej o długości 15 km, GDDKiA w Olsztynie zamierza zbudować <u>odcinek drogi o długości 3,6 km</u>, w granicach miasta nadal prowadząc ruch tranzytowy, przez środek miasta, jego ulicami.</p>
<p>„W zakresie budowy nowych obwodnic wytyczane będą przebiegi poza obszarami gęsto zabudowanymi. Działania te przyczynią się do usprawnienia ruchu tranzytowego, rozdziela ruch lokalny i regionalny od długodystansowego. Ponadto, zwiększą one bezpieczeństwo ruchu drogowego, pozytywnie wpłyną na redukcję hałasu w obszarach zabudowanych oraz wpłyną pozytywnie, na jakość powietrza w miejscowościach” (str. 13 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>Zamiast wytyczenia obwodnicy poza obszarem gęsto zabudowanym, pseudoobwodnica Pisz będzie prowadzić przez obszar zabudowany: zaczynając od północy - po wyburzeniu kilku domów - najpierw przez obszar osiedla domów jednorodzinnych, następnie ogrodami działkowymi, a dalej bezpośrednio wzdłuż ulicy Sienkiewicza z zabudową jednorodzinną dojdzie do środka miejscowości (kulminacja ruchu na rondzie przy szpitalu) gdzie wyburzona zostanie kolejna zabudowa (tym razem wielorodzinna) i następnie drogi krajowe - dk.58 w kierunku wschodnim ,a dk. 63 w południowym – będą prowadzić, tak jak ma to miejsce obecnie, czyli nadal ulicami miejskimi. Ruch długodystansowy nadal będzie się łączył w mieście z ruchem lokalnym i regionalnym.</p>

	Przekroczenia norm hałasu i zanieczyszczeń w Piszcu nie zostaną zniwelowane.
<p>„Konieczne jest jednak również realizowanie inwestycji dla miejscowości średnich i małych. Przez tereny zabudowane tych miejscowości przebiegają drogi krajowe o dużym natężeniu ruchu, w tym samochodów ciężarowych. Często drogi krajowe przebiegają przez centra miast i miejscowości. Drogi te stanowią również często jedyną przeprawę przez rzekę w całej miejscowości czy też w jej okolicy, co wynika z kształtowania się infrastruktury w czasach historycznych. Zwiększenie natężenia ruchu doprowadziło do nadmiernego zatłoczenia w samych miejscowościach, gdzie drogi te stanowią często główny kręgosłup komunikacyjny, ale także i braku przepustowości samej drogi krajowej i konieczności spędzania czasu w korkach” (str. 17 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>Miasto Pisz jest małą miejscowością, jednakże o wysokim zagęszczeniu mieszkańców na 1km², (tym samym i użytkowanych pojazdów). W Piszcu krzyżują się dwie drogi krajowe 58 i 63, rzeka Pisz oraz linia kolejowa obecna i projektowana „szprycha”. Sytuacja jaka ma miejsce w naszym mieście (czyli: zatłoczone drogi krajowe przebiegające obecnie przez główne ulice Piszca, przez rzekę i prowadzące ruch tranzytowy jednym z dwóch mostów, który użytkowany jest intensywnie przez nas mieszkańców na co dzień, z uwagi na rozlokowanie miasta symetrycznie po dwóch stronach rzeki Pisy) wskazuje na potrzebę zrealizowania budowy obwodnicy zewnętrznej miasta, jako perspektywicznej inwestycji drogowej, również w porozumieniu z CPK.</p> <p>Niestety budowa pseudoobwodnicy prowadzącej ruch krajowy ulicami miasta oraz jednym z dwóch istniejących mostów, nie zwiększy przepustowości dróg krajowych i nadal będzie konieczność spędzania czasu przez wszystkich uczestników ruchu samochodowego w korkach.</p>
<p>„Istotnym czynnikiem jest również redukcja zanieczyszczeń w miejscowościach, gdzie na relatywnie niewielkim obszarze, przy istotnym zatłoczeniu koncentruje się wiele pojazdów emitujących różnego rodzaju zanieczyszczenia. Transport samochodowy jest istotnym źródłem zanieczyszczenia na terenie zabudowanym. Ma to istotny wpływ na zdrowie w perspektywie krótko- i długoterminowej z tytułu zgonów, skrócenia średniej długości życia a także chorób szczególnie związanych z układem oddechowym czy krążenia. Największy wpływ mają samochody ciężarowe, które posiadają silniki wysokoprężne o dużej pojemności. Mówimy w tym przypadku o częstej zmianie prędkości, gwałtownym hamowaniu i przyspieszaniu, które powodują zmianę pracy obrotowej silnika oraz zwiększenie emisji zanieczyszczeń. Ponadto, w procesie ścierania się opon i hamulców, do atmosfery trafiają metale ciężkie i cząstki stałe. Wśród głównych rodzajów zanieczyszczenia z tytułu transportu możemy wyróżnić: -emisje tlenku i dwutlenku węgla, -emisje tlenków azotu, -emisje tlenków siarki, -pyłów (PM10 i PM2,5), -metali ciężkich, np. kadmu, ołowiu i rtęci. Poprzez budowę obejść miejscowości następuje redukcja hałasu na ich terenie. Narazenie na hałas może wywołać zaburzenia snu, a w efekcie pogorszenie się stanu zdrowia. Wpływa też w długiej perspektywie na pogorszenie samopoczucia, wzrostu ciśnienia krwi a także chorób układu krążenia” (str.17-18 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>Pseudoobwodnica o długości ok. 3,6 km która nadal będzie prowadzić ruch tranzytowy, dalekobieżny wewnątrz miasta Pisz, spowoduje, że zanieczyszczenia powietrza w naszej miejscowości w żaden sposób, nie zostaną zredukowane, co będzie miało negatywny wpływ na nasze zdrowie i życie. Potwierdzeniem tego są dane wskazane w Raporcie nr 2 Prognozy oos Programu Budowy 100 Obwodnic.</p>
<p>„Celem, do którego dążyć będzie resort infrastruktury poprzez realizację Programu jest budowa drogowych OBEJŚĆ MIEJSCOWOŚCI</p>	<p>Obwodnica planowana przez GDDKiA w Olsztynie nie jest „obejściem” Piszca. W rzeczywistości jest jedynie przeniesieniem przebiegu drogi 63 ze</p>

<p>zapewniających efektywne funkcjonowanie drogowego transportu osobowego i towarowego a także poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego i jakości życia mieszkańców” (str. 25 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p> <p>„Oprócz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w efekcie budowy obejść miejscowości oraz rozdzielania ruchu następuje poprawa sytuacji ruchowej na istniejącej sieci drogowej oraz otoczeniu dróg krajowych w następujących aspektach: - poprawa płynności ruchu i korzyści z tego płynące zarówno w ujęciu makro, czyli przepustowość sieci dróg krajowych oraz skali mikro czyli redukcja korków i zatłoczenia miejscowości, szczególnie w miejscach strategicznych (drogi śródmiejskie, główne skrzyżowania, mosty i wiadukty); - redukcja zanieczyszczeń i hałasu na terenie zabudowanym”.</p> <p>(str. 17 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>wschodniej strony osiedla Orzyska na stronę północną-zachodnią tego samego osiedla. Natomiast na dalszym odcinku planowana pseudoobwodnica przechodzi przez środek miasta, przez co nie poprawi ona funkcjonowania transportu drogowego, jego płynności (ani w ujęciu makro, ani w skali mikro). Nie poprawi również jakości życia w naszej miejscowości, a ludziom których domy/mieszkania stoją na trasie obwodnicy – zdecydowanie tę jakość pogorszy.</p>
<p>„Cele szczegółowe:</p> <p>1. Zwiększenie płynności przejazdu po drogach krajowych (likwidacja odcinków dróg krajowych przebiegających przez teren zabudowany) (...) Priorytetem będzie budowa odcinków omijających miejscowości tak, aby zapewniona została płynność jazdy i zwiększone zostało bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego (...)”</p> <p>(str. 26 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>Płynność przejazdu drogami krajowymi 63 i 58 nie zwiększy się, ponieważ będą one nadal przebiegać przez teren zabudowany miasta Pisz. Zlikwidowany odcinek przejazdu przez obszar zabudowany zostanie zastąpiony nowym odcinkiem, który również będzie przebiegać przez obszar zabudowany jedynie w innym miejscu. Nie zwiększy się bezpieczeństwo niechronionych uczestników ruchu drogowego.</p>
<p>„Znaczna uwaga zostanie również poświęcona zapewnieniu spójności realizowanych obwodnic z innymi kategoriami dróg publicznych oraz integracji z innymi gałęziami transportu”</p> <p>(str. 26 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>Nie zwrócono uwagi na możliwość zintegrowania planowanej pseudobwodnicy Pisz z planowaną inwestycją transportową w ramach CPK – tj. z budową linii kolejowej łączącej Ostrołękę z Giżyckiem. Nie uwzględniono konieczności opracowania wspólnej koncepcji korytarza obwodnicy i linii kolejowej (pomimo, że linia kolejowa oraz drogi 63 i 58 przecinają się kilkakrotnie) Nie podjęto współpracy z CPK.</p>
<p>„Cele szczegółowe:</p> <p>2. Wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego (redukcja liczby wypadków) (...) Redukcja zagrożeń obejmie nie tylko działania skierowane bezpośrednio do uczestników ruchu drogowego, ale również dotyczące ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko oraz niekorzystnego oddziaływania na zdrowie i jakość życia mieszkańców terenów, przez które przebiegają trasy. Wpływ na poprawę bezpieczeństwa będzie miało odciążenie aglomeracji i miejscowości z ruchu tranzytowego poprzez budowę obwodnic na już istniejących drogach oraz wytyczanie przebiegu nowych odcinków poza obszarami zamieszkania”</p> <p>(s.26 Programu Budowy 100 Obwodnic)</p>	<p>W mieście nie nastąpi wzrost bezpieczeństwa ruchu drogowego, nie zmniejszy się wypadkowość oraz nie zmniejszy się niekorzystne oddziaływanie dróg krajowych na zdrowie i jakość życia mieszkańców. Miasto Pisz nie będzie odciążone od ruchu tranzytowego. Drogi krajowe 58 i 63 będą nadal przebiegać przez miasto, w zabudowie miejskiej, i będą pełnić funkcje ulic miejskich i dróg krajowych jednocześnie.</p>

Szanowny Panie Ministrze , Szanowni Panowie Dyrektorzy

Zestawienie dokonane w powyższej tabeli w sposób jednoznaczny obrazuje, że zamierzenie inwestycyjne pod złudną nazwą *Program Inwestycji Budowa obwodnicy Pisz w ciągu dróg 58 i 63* - do którego realizacji poprzez ogłoszone zamówienie publiczne dąży GDDKiA w Olsztynie - jest rozwiązaniem prowizorycznym, szkodliwym społecznie, sprzecznym z interesem publicznym. Wykazaliśmy to wszystko w niniejszej Petycji w sposób szczegółowy.

Niniejszą petycję, zawierającą obywatelskie żądanie zmiany przebiegu i długości, planowanej przez GDDKiA w Olsztynie, obwodnicy Pisz - poprzez unieważnienie postępowania przetargowego i rozpoczęcie prac nad wersją przebiegu obwodnicy, wskazaną w rządowym *Programie „100 Obwodnic” na lata 2020-2030* , uzupełniamy dodatkowym wnioskiem.

Wniosek ten kierujemy szczególnie do Pana Ministra Infrastruktury, jako członka Rządu RP. Prosimy o spowodowanie zaprzestania traktowania nas, mieszkańców Pisz (przez samorządowców, polityków i urzędników) jako „nierozgarniętej” kategorii petentów, wobec których, uważa się za wystarczające, stosowanie w dyskusji „argumentów” graniczących z presją, takich jak: „ ... Jestem za obwodnicą zewnętrzną, ale nie podpiszę się przeciw obwodnicy wewnętrznej, bo lepsza taka niż żadna (...)”; „...Należy zgodzić się na to co GDDKiA chce nam zbudować, bo nie zbudują wcale (...)”; „... Należy brać co dają (...) i nie protestować, ponieważ to nic nie da” (...); „ ... Jak będą protesty to budowa odwlecze się o wiele lat (...)”, itd. Taki właśnie przekaz otrzymywaliśmy dotychczas. Nie ma naszej zgody na takie lekceważące traktowanie nas obywateli! Nie godzimy się na wydatkowanie publicznych pieniędzy na złe, prowizoryczne rozwiązania!

Od Pana Ministra i Panów Dyrektorów oczekujemy konstruktywnych rozwiązań dla dobra interesu publicznego. Oczekujemy porozumienia pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i GDDKiA, które będzie skutkowało podjęciem działań naprawczych wobec napisanego w GDDKiA w Olsztynie *Programu Inwestycji Budowa Obwodnicy Pisz w ciągu dróg krajowych 58 i 63*, w taki sposób, aby jak najszybciej rozpoczęto prace planistyczne dla budowy zewnętrznej obwodnicy naszego miasta. Wnosimy o pełne zabezpieczenie finansowania inwestycji drogowej – zewnętrznej obwodnicy o długości ok.15 km, wyprowadzającej drogi krajowe 63 i 58 z Pisz - w sposób przedstawiony w dokumentach rządowych, w których jest ona przecież (w planowanych ogółem kilometrach i kwocie) uwzględniona.

Dodatkowo zwracamy uwagę, że miasto Pisz, położone niefortunnie w obszarze przynależnym do Polski B , jest komunikacyjną bramą Mazur, przez którą przejeżdża i będzie nadal przejeżdżać w sezonie turystycznym tysiące pojazdów, bez względu na liczbę wybudowanych w innych miejscach dróg krajowych. Pomimo to Pisz jest niezmiennie - wbrew deklaracjom i twierdzeniom o obecnym otwarciu się rządu na zrównoważony rozwój kraju - niedoinwestowany. W Pisz od czasów powojennych, przez ponad 75 lat, nie zrobiono nic w zakresie przebudowy dróg krajowych 63 i 58 w celu wyprowadzenia ruchu, tzw. tranzytowego, z naszego miasta.

Forsowany obecnie przez GDDKiA w Olsztynie przebieg dróg krajowych 58 i 63, nadal nie wyprowadza ruchu tranzytowego poza miasto. Taki przebieg dróg krajowych stwarza jedynie pozory bycia obwodnicą miasta. Gdyby doszło bowiem do realizacji tego błędnego zamierzenia w Pisz, nie nastąpiłoby rozwiązanie problemów komunikacyjnych, a jedynie nastąpiłoby ich nieco inne ... rozmieszczenie (przeniesienie na inne ulice). To rozwiązanie proponowane przez GDDKiA w Olsztynie jest nie tylko sprzeczne z *rządowym Programem*

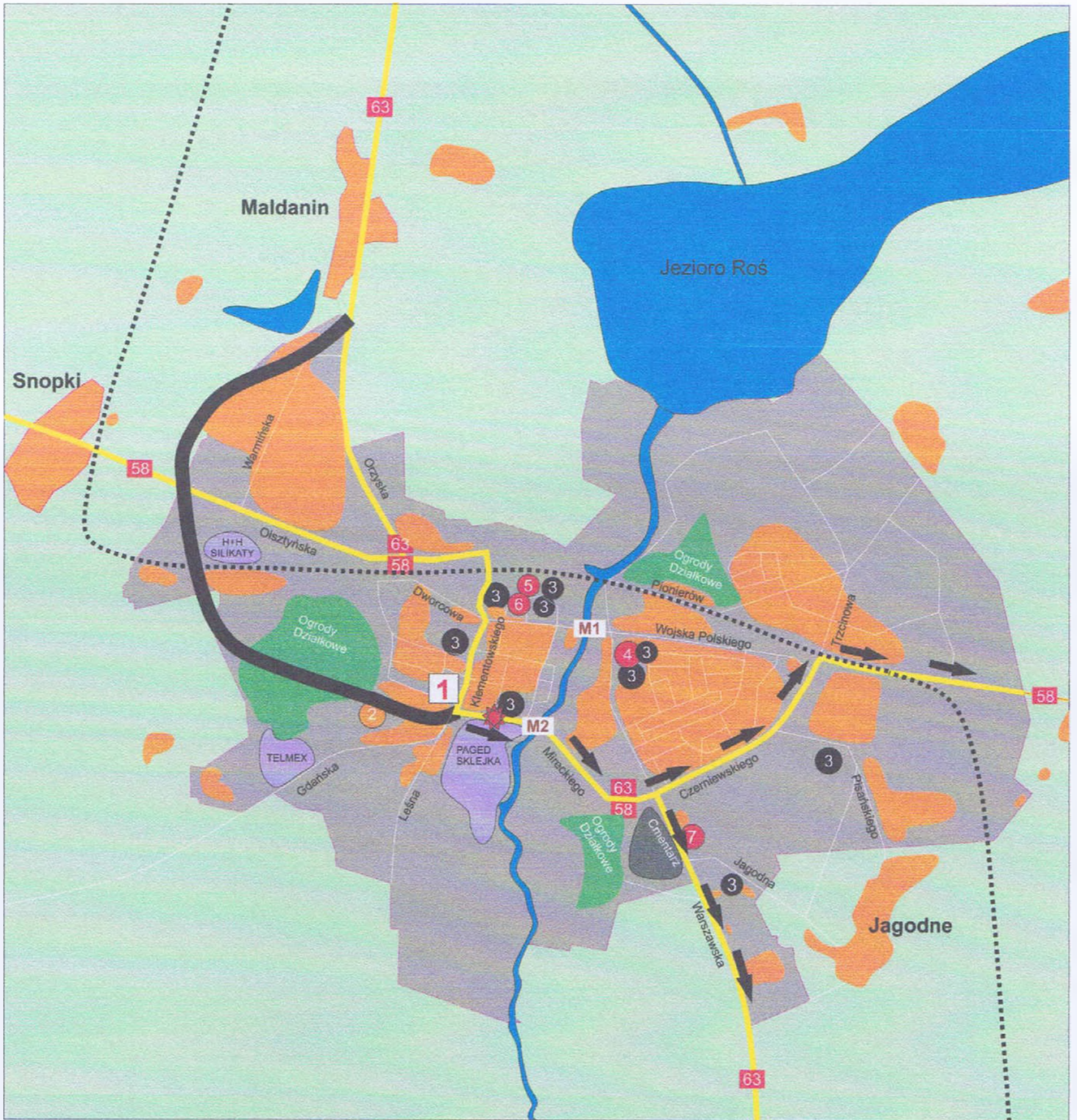
Budowy „100 Obwodnic” na lata 2020-2030 oraz sprzeczne z interesem publicznym, ale jest również sprzeczne z celami strategicznymi samej GDDKiA.

Mając treść Petycji i powyższe uzasadnienie na względzie liczymy, na pozytywne rozpatrzenie naszych wniosków w taki sposób, aby dla miasta Pisz rozpoczęto prace zmierzające do budowy obwodnicy zewnętrznej, zgodnej z interesem publicznym.

Na podstawie art.8 ust.1 ustawy o petycjach prosimy o publikację treści niniejszej petycji wraz z uzasadnieniem na stronach internetowych podmiotów do których wpłynęła.

„... ..”

Załącznik nr 1 - SCHEMAT UKŁADU KOMUNIKACYJNEGO PISZA



PRZEBIEG PSEUDOOBWODNICZY WG PLANÓW GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD - RUCH TRANZYTOWY NADAL PRZEZ ŚRODEK PISZA

- | | | |
|---|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> OBSZAR MIASTA PISZA - OBSZAR ZABUDOWY INNEJ NIŻ MIESZKANIOWA (OBIEKTY USŁUGOWE, HANDLOWE, PRZEMYSŁOWE) ORAZ TERENY NIEZABUDOWANE NAJWIĘKSZE ZAKŁADY PRACY PAGED, TELMEX, H+H SILIKATY ZABUDOWA MIESZKANIOWA NIEBEZPIECZNE MIEJSCA WYPADKI ŚMIERTELNE DROGA KRAJOWA | <ul style="list-style-type: none"> 1 SZPITAL POWIATOWY, PRZYCHODNIA ZDROWIA 2 NOWO BUDOWANE OSIEDLE 3 SZKOŁY, PRZEDSZKOLA 4 STAROSTWO POWIATOWE 5 URZĄD MIASTA I GMINY | <ul style="list-style-type: none"> 6 URZĄD POCZTOWY 7 SĄD REJONOWY M1, M2 ISTNIEJĄCE MOSTY PROJEKTOWANA LINIA KOLEJOWA NR 29 OSTROŁĘKA - GIŻYCKO (W RAMACH CPK) |
|---|--|---|

Załącznik nr 2 – DANE GUS ZA 2019 R. – GĘSTOŚĆ ZALUDNIENIA MIASTA PISZ

A1		f _x TABL. 21. POWIERZCHNIA, LUDNOŚĆ ORAZ LOKATY WEDŁUG GMIN AREA, POPULATION AND RANKING POSITIONS BY GMINAS										
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	L
1		TABL. 21. POWIERZCHNIA, LUDNOŚĆ ORAZ LOKATY WEDŁUG GMIN AREA, POPULATION AND RANKING POSITIONS BY GMINAS										
2												
3		Identyfikator terytorialny Territorial identifier	Wyszczególnienie Specification a Port lotniczy. Airport b Port morski. Seaport c Przejście graniczne. Border crossing.	Powierzchnia Area		Ludność Population		Lokata według Ranking position by				
4				w ha in ha	w km ² in km ²	ogółem total	na 1 km ² per 1 km ²	powierzchni w ha area in ha	liczby ludności population			
4019	281506 3	Mikakowo.....	15840	158	5467	35	614	1612				
4020	281506 4	miasto town.....	676	9	2560	292	x	x				
4021	281506 5	obszar wiejski rural area.....	14964	149	2907	19	x	x				
4022	281507 3	Mikomłyn.....	16060	161	4975	31	591	1728				
4023	281507 4	miasto town.....	1238	12	2442	197	x	x				
4024	281507 5	obszar wiejski rural area.....	14822	149	2533	17	x	x				
4025	281508 3	Morąg.....	31125	311	24439	79	87	256				
4026	281508 4	miasto town.....	611	6	13838	2285	x	x				
4027	281508 5	obszar wiejski rural area.....	30514	305	10601	35	x	x				
4028		Powiat piski (4 gminy)										
4029		gminy miejsko-wiejskie urban-rural gminas										
4030	281601 3	Biała Piska.....	42033	420	11773	28	19	715				
4031	281601 4	miasto town.....	324	4	4030	1244	x	x				
4032	281601 5	obszar wiejski rural area.....	41709	416	7743	19	x	x				
4033	281602 3	Orzysz.....	36257	363	8973	25	43	990				
4034	281602 4	miasto town.....	817	8	5579	683	x	x				
4035	281602 5	obszar wiejski rural area.....	35440	355	3394	10	x	x				
4036	281603 3	Pisz.....	63370	634	27783	44	1	205				
4037	281603 4	miasto town.....	1008	10	19318	1916	x	x				
4038	281603 5	obszar wiejski rural area.....	62362	624	8465	14	x	x				
4039	281604 3	Ruciane-Nida.....	35798	358	8041	22	46	1122				
4040	281604 4	miasto town.....	1707	17	4474	262	x	x				
4041	281604 5	obszar wiejski rural area.....	34091	341	3567	10	x	x				
4042		Powiat szczycieński (8 gmin)										
4043		gmina miejska urban gmina										
4044	281701 1	Szczytno.....	1062	11	23343	2198	2315	279				
4045		gminy wiejskie rural gminas										
4046	281702 2	Dźwierzuty.....	26334	263	6547	25	147	1380				
4047	281703 2	Jedwabno.....	31190	312	3667	12	86	2063				
4048	281705 2	Rozogi.....	22441	224	5592	25	249	1578				
4049	281706 2	Szczytno (a).....	34624	346	12978	37	53	634				

ŹRÓDŁO: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/ludnosc/ludnosc/powierzchnia-i-ludnosc-w-przekroju-terytorialnym-w-2019-roku,7,16.html> (dostęp: 28.02.2021 r.)

Załącznik nr 3 - SCHEMATYCZNE OZNACZENIE PRZEBIEGU PROPONOWANEGO PRZEZ GDDKIA

„OBWODNICA” FORSOWANA PRZEZ GENERALNĄ DYREKCJĘ DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD, PROWADZĄCA PRZEZ ŚRODEK PISZA



- 1** Maldanin w sezonie nadal zakorkowany
- 2** Wyburzenia domów; hałas i spaliny na osiedlu mieszkaniowym
- 3** Likwidacja części ogrodów działkowych, zanieczyszczenie pozostałych
- 4** Wyburzenie bloków, lokali usługowych, wywłaszczenia na ul. Sienkiewicza; pozostawienie ruchu tranzytowego w centrum miasta, przy szpitalu, szkołach i Sklejce; korki i hałas na ul. Klementowskiego, Fabrycznej i Gdańskiej, nadal paraliż miasta w sezonie turystycznym
- 5 6 7 8** Most nr 2 nadal obciążony ruchem tranzytowym, korki, przekroczone normy hałasu, drgania, spaliny na ulicach m.in.: Kwiatowa, Lipowa, Rybacka, Gałczyńskiego, Warszawska, Czerniewskiego, Wojska Polskiego, Trzciniowa

OBWODNICA WEDŁUG OBYWATELSKIEJ KONCEPCJI, WYPROWADZAJĄCA RUCH TRANZYTOWY POZA MIASTO



- 1** Obwodnica w bezpiecznej odległości od istniejącej zabudowy, trzeci most na potrzeby tranzytu - brak kolizji, korków, hałasu, wyburzeń, wywłaszczeń itd.
- 2** Jedna ingerencja w środowisko - powiązanie z budową linii kolejowej w ramach CPK