

Olsztyn, 03.01.2024 r.



F O Ś N

FUNDACJA OCHRONY ŚRODOWISKA NATURALNEGO
WARMII I MAZUR

nr konta do wpłat:
mBank - 08 1140 2004 0000 8702 8218 6068 tytułem: darowizna
NIP: 7393958441, REGON: 389975510, KRS: 0000912665



GDDKiA - Centrala
RPW/1839/2024 P
Data: 2024-01-17

PETYCJA

Sprzeciwu budowy drogi DK53 dla miejscowości Klewki gmina Purda

DO GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG KRAJOWYCH
I AUTOSTRAD W OLSZTYNIE

Al. Warszawska 89
10-083 Olsztyn

W obronie Życia ludzkiego obecnego i przyszłego, ochrony fauny i flory tj. m. in. siedlisk zwierzyny dzikiej, również tej chronionej prawem, obszaru jeziora linowskiego oraz połączonych z nim innych zbiorników wodnych, wód gruntowych; z powodu możliwej katastrofy ekologicznej na znacznym obszarze.

Fundacja Ochrony Środowiska Naturalnego Warmii i Mazur wraz z gminą Purda oraz mieszkańcami gminy, wyrażają stanowczy sprzeciw dla trzech wariantów czerwonego, niebieskiego oraz zielonego dotyczących budowy drogi DK53 biegnącej przez miejscowość Klewki w gminie Purda. Poparcie wyrażamy dla wariantu budowy drogi zaproponowanego przez gminę Purda a także dla wariantu zaproponowanego przez mieszkańców już kilka lat temu, jako alternatywę do budowy drogi DK53, jako nieinwazyjne i bezpieczne rozwiązania. Mapy propozycji w załącznikach.

Uzasadnienie

Podstawowym prawem człowieka jest prawo do życia określone w konstytucji Art. 38. Prawo do ochrony życia jest jedną z najważniejszych gwarancji konstytucyjnych, które w sposób naturalny warunkuje istnienie wszystkich dalszych wolności i praw. Ponieważ życie ludzkie jest wartością konstytucyjną, państwo i organy państwowe w sposób bezpośredni powołane zostały do jego ochrony. Ochrona życia wynika z samej zasady państwa demokratycznego. Dlatego przed 1997 r., gdy Konstytucja nie odnosiła się wprost do ochrony życia ludzkiego, Trybunał Konstytucyjny wywiódł zasadę jego ochrony z samej charakterystyki polskiej państwowości – z zasady demokratycznego państwa prawnego (por. orzeczenie K 26/96).

Zaprezentowany przez Państwa wariant budowy drogi DK53 niebieski i zielony dla miejscowości Klewki stanowi realne zagrożenie życia i zdrowia ludzkiego. Droga tranzytowa stanie się bowiem pułapką w razie wypadku drogowego. W momencie blokady drogi w obu kierunkach z powodu złego zdarzenia akcja ratunkowa służb jest wręcz niemożliwa. Poszkodowani nie będą mogli liczyć na szybką pomoc służb ratunkowych (problem został szerzej opisany poniżej). Wariant czerwony nie może być nazwany obwodnicą, nie wnosi bowiem żadnej poprawy bezpieczeństwa a także poprawy logistyki biegnąc przez środek miejscowości Klewki i nie powinien być w ogóle prezentowany/zaprojektowany.

Droga serwisowa zgodnie z przedstawionym wariantem niebieskim i zielonym została zaprojektowana wyłącznie do rzeki przecinającej wieś Klewki. W przypadku poważnego wypadku na odcinku za rzeką (adn.2 projektu), w jaki sposób służby ratownicze dostaną się na miejsce zdarzenia? Miejsce to jest otoczone jeziorem, rzeką z wyłącznie jednym mostem oraz trakcją kolejową. Drogę otaczają podmokłe tereny, uniemożliwiające lądowanie dla helikoptera służb ratunkowych, wozy strażackie z uwagi na swój ciężar stanowią zbyt duże obciążenie dla tego terenu. Karetki pogotowia nie są przystosowane do pokonywania polnych dróg przeznaczonych dla sprzętu rolniczego. Akcję utrudni również bliskie sąsiedztwo trakcji kolejowej. Czy oznacza to, że służby jadące od strony miasta Olsztyn z uwagi na niemożliwy dostęp od strony Klewek będą zmuszone dostać się na miejsce zdarzenia od strony Tyłkowa oddalonego o 20 km.? Pod uwagę należy wziąć również, że na tej szerokości geograficznej występują pory roku, podczas których akcje ratunkowe jeszcze bardziej będą utrudnione.

Budowa drogi tranzytowej DK 53 kilka metrów od jeziora (wariant niebieski i zielony) stanowi niebezpieczeństwo dla życia ludzkiego a także fauny i flory. W wyniku wypadku z udziałem przewożonych substancji niebezpiecznych drogą tranzytową, mamy do czynienia z sytuacją opisaną powyżej. W momencie wycieku substancji niebezpiecznych w wyniku wypadku, kolizji czy choćby błędu kierowcy przewożącego w/w substancje natychmiast przedostaną się one do jeziora linowskiego powodując katastrofę ekologiczną na wysoką skalę. Jezioro połączone jest z innymi zbiornikami wodnymi, rzekami jak również wodami gruntowymi. Skala skażenia w przypadku wydostania się substancji niebezpiecznych do jeziora linowskiego jest nie do opisanego a straty z tego wynika nie do oszacowania. Śmierć ponieść niezliczona ilość organizmów żywych fauny i flory; zatrute zostaną wody gruntowe i rzeki, które połączone są z innymi zbiornikami wodnymi regionu, co spowoduje realne zagrożenie dla życia ludzkiego. Śmierć ponieść m. in, duża ilość fauny, która również będzie roznosić substancje niebezpieczne na coraz to szersze obszary.

Straty ekologiczne jakie poniósłby nasz region są dla nas nie do zaakceptowania i śmiemy twierdzić, że ekonomiczne również i dla Państwa, jako instytucji GDDKiA (mieszkańcy i samorząd gminy będą bowiem dociekać swoich praw o naprawienie szkody) w wyniku tylko jednego tego typu zdarzenia, którego nie da się wykluczyć a prawdopodobieństwo jego wystąpienia jest wręcz nieuniknione. W przypadku usytuowania DK53 w wariantach niebieskim i zielonym specjalistyczne służby drogowe nie będą miały możliwości na szybką reakcję, by zabezpieczyć substancje niebezpieczne tak, by nie przedostały się one do jeziora i wód gruntowych chłonnego, podmokłego terenu. Interwencję z powodu skażenia ekologicznego utrudni również dojazd na miejsce zdarzenia opisany powyżej, kiedy to właśnie czas, w takim oto planowanym przez Państwa miejscu przebiegu drogi jest "na wagę złota". Jak oszacować wartość życia ludzkiego oraz życia naturalnych ekosystemów? Mieszkańcy zażądają w tym przypadku odpowiedzialności karno-cywilnej dla decydentów skłonnych poprowadzić drogę w miejscu niedozwolonym.

Art.5 Rzeczpospolita Polska strzeże niepodległości i nienaruszalności swojego terytorium, zapewnia wolność i prawa człowieka i obywatela oraz bezpieczeństwo obywateli, strzeże dziedzictwa narodowego oraz zapewnia ochronę środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Art. 38 Rzeczpospolita Polska zapewnia każdemu człowiekowi prawną ochronę życia. Art. 68.1 Każdy ma prawo do ochrony zdrowia.

Art. 74

1. Władze publiczne prowadzą politykę zapewniającą bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym

pokoleniom.

1. Ochrona środowiska jest obowiązkiem władz publicznych.
2. Każdy ma prawo do informacji o stanie i ochronie środowiska.
3. Władze publiczne wspierają działania obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska.

Art. 86 Każdy jest obowiązany do dbałości o stan środowiska i ponosi odpowiedzialność za spowodowane przez siebie jego pogorszenie. Zasady tej odpowiedzialności określa ustawa.

Przepisy ustawy o transporcie kolejowym zgodnie z art. 53 § 2 przewidują możliwość usytuowania obiektu budowlanego w odległości minimum 20 metrów od osi zewnętrznego toru. Czy proponowany wariant niebieski i zielony budowy drogi uwzględnia tę odległość? A jeśli zamierza się skorzystać z odstępstwa przewidzianego w art. 57, to czy odległość pomiędzy torowiskiem a obwodnicą przewiduje odpowiednią odległość do montażu barier dźwiękochłonnych (zgodnie z adn.1 projektu)? Idąc dalej; jeśli bariery zostaną zamontowane między drogą a torami, to czy została przewidziana odległość dla prac serwisowych trakcji kolejowej? Jak wpłynie tak bliskie sąsiedztwo drogi szybkiego ruchu dla ciężkiego tranzytu na podmokłych terenach na stan trakcji kolejowej? Jak podmokłe tereny będą wpływać również na stan samej obwodnicy?

Tak bliskie wręcz niedozwolone sąsiedztwo jeziora (na całej jego długości), na tak długim odcinku spowoduje mgły, oblodzenia jezdnii oraz szadź, co będzie miało ogromny wpływ na bezpieczeństwo poruszania się po niej. To z kolei potęguje prawdopodobieństwo złego zdarzenia opisanego powyżej.

Zadajmy kolejne pytanie; jaki wpływ droga tranzytowa będzie miała na życie fauny i flory w jeziorze i jego nabrzeżu, życie zwierząt, siedliska lęgowe ptactwa dzikiego, również chronionych prawem gatunków? Czy podczas prac budowlanych na podmokłych terenach GDDKiA zobowiązuje się do pokrycia kosztów strat jakie poniosą mieszkańcy w przypadku osuwania się budynków i pęknięć murów?

Jakie zabezpieczenia zostały przewidziane dla wariantu niebieskiego i zielonego na odcinku przy plaży oraz całej infrastruktury do niej przyległej, która to powstała z budżetu gminy Purda? Jest to miejsce wypoczynku rodzin z dziećmi, miejsce zabaw i gier dla okolicznych mieszkańców oraz rodzin przybywających z miasta Olsztyn. Odległość od tego miejsca to około 30 metrów, jest ona zdecydowanie za mała, by podjąć decyzję o budowie drogi tranzytowej w tych wariantach. Czy droga będzie zabezpieczona w sposób uniemożliwiający wtargnięcie dziecka na drogę np. za piłką, lub samej piłki? W jaki sposób będzie zaprojektowane przejście dla społeczności, które ma umożliwiać dotarcie na plażę? Miejsce to będzie niebezpieczne z uwagi na prędkość pojazdów poruszających się po tej drodze. Może stwarzać niebezpieczeństwo wykorzystywania go przez młodzież, niezgodnie z przeznaczeniem, co powoduje potencjalne niebezpieczeństwo w ruchu lądowym. Przejście takie będzie utrudniało również korzystanie z miejsca wypoczynku osobom niepełnosprawnym, na wózkach inwalidzkich i osobom starszym.

Negatywny wpływ na mieszkańców zamieszkujących najbliżej planowanej drogi będzie miało zanieczyszczenie powietrza oraz ciągły hałas, którego nie zniwelują do komfortowych poziomów nawet bariery dźwiękochłonne. Wnosimy o udostępnienie przez GDDKiA posiadanych badań w tym zakresie.

Czy GDDKiA prowadziła badania fauny i flory tj. występowania na odcinku planowanej trasy gatunków zwierząt chronionych prawem? Mieszkańcy zgłaszali występowanie min. Orla białego, głuszca, dzięcioła czarnego, bobrów, czapli białej, żurawi, bąków zwyczajnych, które stanowią gatunki chronione prawem.

Dlaczego GDDKiA odrzuciła wariant drogi przedstawiony przez gminę biegnący od strony Linowa? Jest to najlepszy i najbezpieczniejszy wariant z punktu widzenia poruszanych tu kwestii, znacznie atrakcyjniejszy i bezpieczniejszy pod każdym względem od wariantu niebieskiego czy zielonego. Trasa

zaproponowana przez gminę Purda ma przebiegać przez obszar przeznaczony na tereny inwestycyjne, co wymaga odpowiedniej infrastruktury drogowej, którą i tak będzie trzeba w przyszłości zbudować. W tym wariantcie jest tylko jedna działka prywatna co również stanowi o wiele mniejsze koszty zagospodarowania tego terenu. Czy zasada pomocniczości zawarta w preambule Konstytucji RP nie wskazuje na obowiązek wspólnego działania m. in. władzy centralnej z samorządami? Obszar ten został przeznaczony pod strefę ekonomiczną, gmina będzie więc zobowiązana doprowadzić kolejną drogę przystosowaną do tranzytu.

Nasz rejon z uwagi na enklawę gatunkową fauny i flory na skalę kraju, powinien dążyć do minimalizacji tego typu inwestycji drogowych jeśli jest taka możliwość, a w tym przypadku ona istnieje.

Dlaczego GDDKiA odrzuciła również wariant drogi zaproponowany przez mieszkańców, który rozważany był już kilkanaście lat temu. Wariant ten z punktu widzenia ochrony środowiska jest najbardziej racjonalny, nie przebiega przez lasy, nie znajduje się w pobliżu jeziora, przebiega wyłącznie przez grunty rolne. Jest umiejscowiony w znacznej odległości od najbliższych zabudowań. Mieszkańcy w 2022 roku zwracali się z pismem o rozważenie tego wariantu. W odpowiedzi można zauważyć, że GDDKiA powołuje się na brak ekonomicznego uzasadnienia budowy obwodnicy o 1 km dłuższej. Czy ten dodatkowy kilometr drogi jest więcej wart niż nieodwracalna degradacja środowiska, zagrożenie katastrofą ekologiczną na wysoką skalę, jak również narażanie życia i bezpieczeństwa nie tylko mieszkańców pobliskiej miejscowości a także uczestników ruchu nowej drogi? A skoro nie ma ekonomicznego uzasadnienia 1 kilometr drogi więcej, to czy w ogóle jest uzasadnienie ekonomiczno- ekologiczne, aby budować drogę DK53, która zostanie na dziesiątki lat a negatywne skutki tej budowy będziemy odczuwać przez kolejne pokolenia? (załącznik mapka propozycji). Według opinii mieszkańców, samorządu oraz mieszkańców województwa a nawet całego kraju, nieekonomiczne, nieekologiczne i niehumanitarne jest budowanie drogi w tak bliskim sąsiedztwie dzikiej i prawem chronionej przyrody, ludzi i jeziora jeśli istnieje wariant budowy drogi bezpieczniejszy a raptem 1 km. dłuższy.

Jak sami Państwo widzą więcej jest na NIE niż na TAK. Nasz region nazywany jest płucami polski nie posiadamy innych zasobów, które mogłyby przyciągnąć turystów jak i przyszłych mieszkańców co wiąże się z bezpośrednim kapitałem dla Warmii i Mazur. I z ekonomicznego punktu widzenia jest to nieopłacalne dla regionu i niebezpieczne dla przyrody, przyrody dzięki której my ludzie żyjemy. Nie możemy postępować w sposób bezmyślny i chciwy, kij ma bowiem zawsze dwa końce. Jeśli będziemy godzić się na tego typu rozwiązania inwestycyjne i podejmować tak nieprzemyślane decyzje, jak zapewnimy w myśl konstytucji bezpieczeństwo życia dla przyszłych pokoleń całego kraju? Tym bardziej, że w tym przypadku istnieje alternatywa, która biorąc pod uwagę powyższe, nie może być odrzucona i zlekceważona.

Najlepszą rekomendacją dla krajobrazu i ekosystemu Warmii i Mazur jest miejsce wśród 14 najpiękniejszych regionów na świecie w ogólnoswiatowym konkursie 7 nowych cudów natury. Tak jak i człowiek nie może żyć bez płuc, tak i Polska się bez nich nie obejdzie, jesteśmy więc niezastąpionym, bo jedynym „organem” do prawidłowego działania całego kraju co sprawia, że mamy w swoich rękach ogromną odpowiedzialność za każdą decyzję, która może zmienić stan naszego środowiska i ludzi w nim żyjących.

Rozumiemy, że drogi są potrzebne, aby rozwijać nasz skarb jakim jest Warmia i Mazury ale ich usytuowanie musi być zgodne z zasadą poszanowania życia i praw natury, tak by nie szkodzić samym sobie, bo za każdą błędną decyzję będziemy musieli zapłacić zarówno my jak i nasze pokolenia.

Wierzmy, że decydenci GDDKiA podejmą słuszną i odpowiedzialną, a co za tym idzie, zgodną z prawem decyzję budowy drogi DK53 przebiegającą przez miejscowość Klewki; wszak razem jesteśmy mieszkańcami tego pięknego zakątka świata i wspólnie musimy o to dobro nam dane dbać z największą starannością. Nie ma nic bardziej złożonego i cenniejszego od szeroko rozumianego życia na planecie.

W naszą akcję zaangażowało się wiele osób, instytucji oraz uczelni. Prowadzone są rozmowy ze środkami masowego przekazu. Pragniemy nawiązać z Państwem dialog w powyższym temacie, aby wypracować najlepszy

wariant dla nas wszystkich a w szczególności dla natury i ludzi żyjących na tym obszarze.

Usiądźmy do stołu i zadbajmy o nasz wspólny dom - Warmię i Mazury aby błędne decyzje nie były tematem medialnym skierowanym do całego świata. Wstydem byłoby nagłaśniać, że mamy zamiar piłować gałąź, na której razem siedzimy. Jesteśmy do Państwa dyspozycji, nasze działania postępują będą względem podjętych przez Państwa (GDDKiA) decyzji. Każdy z nas może się pomylić, jednak naprawianie błędów jest o wiele mniej opłacalne niż ich unikanie.

Uznając ów petycję za całkowicie zasadną, celem zachowania i ochrony życia ludzkiego oraz stabilności i życia ekosystemów, które to życie podtrzymują; żądamy jak na wstępie:

1. Zaakceptowania takiego wariantu budowy drogi DK53 biegnącej przez miejscowość Klewki, który zgodnie z prawem, logiką, pełną odpowiedzialnością i sumieniem decydentów będzie poparty dogłębnymi badaniami z w/w zakresów oraz odpowiedziami popartymi dowodami na powyższe pytania, tak by zapobiec nieszczęściu zanim się ono wydarzy.
2. Odrzucenie niebieskiego, zielonego i czerwonego wariantu budowy drogi DK53 dla miejscowości Klewki w gminie Purda.

Z wyrazami szacunku

.....
Prezes Zarządu FOŚNiM

Załączniki :

- 1) Mapki z alternatywną propozycją
- 2) Podpisy pod sprzeciwem dla przedstawionych przez GDDKiA wariantów budowy drogi DK53 dla miejscowości Klewki gmina Purda - 18 stron.

Do wiadomości:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Wronia 53, 00 - 874 Warszawa
2. Ministerstwo Klimatu i Środowiska
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa
3. Urząd Gminy w Purdzie
Purda 19, 11-030 Purda

