

Michrów, 03.03.2023 r.



GDDKiA - Centrala  
RPL/13755/2023 P  
Data: 2023-04-03

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i  
Autostrad  
ul. Wronia 53  
00-874 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 dla wszystkich trzech zaproponowanych wariantów.

Domagamy się:

1. Odstąpienia od zaproponowanych w dniu 10.02.2023 r. trzech wariantów przebiegu OAW na odcinku od miejscowości Natalin przez Michrówek, Michrów i Kocerany do węzła w trasie S7.
2. Sporządzenie wariantu lub wariantów przebiegu AOW wzdłuż linii kolejowej nr 12 (LK12) na podstawie zaproponowanych wariantów jak na rysunku (wariant nr 4 i jego pochodne) - załącznik nr 1
3. Realizacji inwestycji OAW (A50) wzdłuż linii kolejowej nr 12 lub w innej lokalizacji po za gminą Pniewy 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.
2. Dotychczasowe informacje, jednoznacznie wskazywały na możliwość wykorzystania drogi krajowej nr 50, lub trasy linii kolejowej LK 12, jako rozwiązań najmniej ingerujących w środowisko i spójność terytorialną gmin leżących wzdłuż planowanej trasy.
3. Korytarz wzdłuż LK12 ma zarezerwowane pasy wzdłuż siebie na lokalizację i rozbudowę infrastruktury drogowej.



4. Przy planowaniu i wyznaczaniu przebiegu wariantów 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.
5. 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 z odpowiednim wyprzedzeniem przygotowani na realizację tak dużej i uciążliwej inwestycji.
6. Zgodnie z danymi Urzędu Gminy Pniewy, ciągle rozwija się korzystna sytuacja w zakresie ruchu naturalnego ludności i ruchu migracyjnego. Wskutek tego obserwowane dodatnie saldo migracji ludności wykazuje ciągłą tendencję rosnącą. - co powoduje rozwój gminy – budowa AOW przyniesie katastrofalne skutki i odwrócić ten proces.
7. 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 z szczególnym uwzględnieniem terenów prawnie chronionych i planowanych do objęcia taką ochroną.
8. 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.
9. Ograniczenie ingerencji w środowisko naturalne nowych autostrad można ograniczyć wykorzystując w miarę możliwości już istniejące korytarze inwestycji liniowych (np. wspomniana powyżej linia kolejowa LK1.1 i zabezpieczony od lat 60-tych ubiegłego wieku pas wzdłuż niej).
10. Poszatowanie wsi i gmin kolejnymi liniami tras autostrad i kolei zaburzy funkcjonowanie gospodarki, rolnictwa i administracji istniejącego podziału administracyjnego kraju.
11. Budowa trasy w proponowanej lokalizacji zniszczy naturalnie występujące siedliska i szlaki migracyjne zwierząt – w tym również tych chronionych gatunków.
12. 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.
13. 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.
14. 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 ograniczeniu skutków suszy, zaprezentowanymi w projekcie Ustawy o inwestycjach w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy oraz z Ustawą Prawo wodne.





15. 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 - ze względu na swoją geologię wybitnie narażone na zanieczyszczenia antropogeniczne.
16. Zasoby wód głębinowych i obszary ich zasilania podlegają ochronie prawnej, która ma na celu zapobieganie i przeciwdziałanie powstawaniu zanieczyszczeń, mogących wpłynąć negatywnie na jakość i ilość wody. Główne zbiorniki wód podziemnych mają strategiczne znaczenie w gospodarce wodnej kraju i podlegają ochronie.
17. Należy zwrócić uwagę, że gospodarstwa i domy mieszkalne pozyskują wodę pitną i użytkową są z własnych studni głębinowych (brak w odociągu).
18. Liczne badania wpływu autostrad na środowisko naturalne wykazały, że szerokość strefy skażenia bezpośredniego wynosi 130-150 m po obu stronach drogi, a 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.
19. Zważywszy na szczególną przepuszczalność gleb występujących na naszym obszarze – takie zanieczyszczenie miałyby katastrofalne ekologiczne skutki nie tylko dla wąskiego pasa lokalnie wokół autostrady ale mogłoby mieć wpływ na jakość wód w znacznej części województwa mazowieckiego (ze względu na GZWP).
20. Planowane przebiegi miejscami przechodzą w odległości sporo poniżej 100 m od siedlisk, które pozostaną nie wykupione podczas inwestycji – to mniej niż wpływ skażenia bezpośredniego tak dużej inwestycji!!!
21. Na terenie gminy znajdują się zakłady produkcyjne pozyskujące wodę ze studni lokalnych do wytworzenia produktów spożywczych, np.: PEPSI-COLA GENERAL BOTTLERS POLAND SP. Z O.O., ŹRÓDŁA PIASTPOL SKONECKI KLEJNOWSKI KOBIERACKI S.J.
22. Wybudowaniu autostrady w proponowanych wariantach jest kompletnym zaprzeczeniem DYREKTYWY UNIJNEJ 2000/60/WE z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej, zwanej Ramową Dyrektywą Wodną (RDW). Zobowiązuje ona państwa członkowskie do racjonalnego wykorzystywania i ochrony zasobów wodnych w myśl zasady zrównoważonego rozwoju.
23. Zagrożenia dla fauny i flory. - proponowane przebiegi są sprzeczne z dyrektywą 2009/147/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 listopada 2009 r., która zawiera wspólne europejskie podstawy prawne na rzecz ochrony przyrody.
24. Budowa AOW w planowanej lokalizacji stworzy kolejną barierę migracyjną dla zwierząt w bliskiej odległości (kolej LK12, trasa S7, trasa S8, nowa trasa A50 i nowe trasy kolejowe KDT) dosłownie poszatkują okolicę wyjaławiając z istniejącej fauny i flory.
25. Planowana inwestycja przebiega w dużej mierze przez obszary aktywne rolniczo i sadowniczo. Jest tu więc duża ilość naturalnych zapylaczy (pszczoły trzmielce) – których liczebność już jest w stanach alarmowych – a bez nich zginemy wszyscy. Budowa takich barier jak Autostrada jest dla zapylaczy barierą nie do przebycia ograniczając ich obszary żerowania – spowoduje ich śmierć.
26. W odległości ok. 2km 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.





27. Dodatkowo należy zauważyć, że rolnicy korzystający z dofinansowań zobowiązani są do prowadzenia ciągłości swojej działalności rolniczej w nie pomniejszonej 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.
28. Zagrożenie pogorszeniem jakości powietrza i nadmierną emisją - Rozpatrywany obszar znajduje się w rejonie umiarkowanego 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.
29. Budowa tak dużej inwestycji drogowej w terenie aktywnym rolniczo jest sprzeczna z szeregiem dyrektyw Parlamentu Europejskiego i Rady UE w ramach pakietu „Czyste Powietrze” (Dyrektywa NEC ang. „National Emission Ceilings”, SZRWRIR 2030, dyrektywa 2016/2284 z dnia 14 grudnia 2016 r, dyrektywy 2008/35/WE), które Polska zobowiązała się wdrożyć by istotnie zmniejszyć zanieczyszczenia powietrza do 2030r.
30. W związku z powyższym budowa OAW na obszarze gminy Pniewy jest niedopuszczalna, z uwagi na zakaz realizacji przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko oraz sprzeczna z przepisami polskimi i europejskimi o ochronie wód. Zaś znaczące pogorszenie jakości powietrza terenów wiejskich spowodowane budową autostrady jest wbrew dyrektywie UE.
31. Zagrożenie nadmiernym 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!! Tymczasem proponowane przebiegi przechodzą w odległościach poniżej 100 m od domostw – często dużo bliżej. - co jest wbrew zapisom Ustawy 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. 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.
32. Przedstawione warianty przebiegu trasy OAW - GDDKiA zaprzecza własnym założeniom projektowania dróg. - Na stronach GDDKiA 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)”*.
33. Zagrożenia społeczne - Budowa drogi pogorszy warunki codziennego życia mieszkańców, przede wszystkim w zakresie zdrowotnym, komunikacyjnym, kulturalnym i ekonomicznym. Realizacja budowy autostrady podzieli gminę 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.

34. Zaproponowane trzy warianty przechodzą przez tereny gospodarstw produkujących ekologiczną żywność – w tym dla mieszkańców Warszawy.
35. Budowa autostrady w tym miejscu zaprzecza strategii zrównoważonego rolnictwa wydanej przez Ministerstwo Rolnictwa która mówi że:
  - a. szczególnie ważne są regiony aktywne rolniczo w sąsiedztwie dużych miast
  - b. należy zwiększyć sprzedaż bezpośrednią i rolniczy handel detaliczny – szczególnie rolnikom z mniejszych gospodarstw (a takie właśnie znajdują się na proponowanych trasach).
  - c. Zdrowa polska żywność - zwiększenie produkcji żywności wysokiej jakości, szczególnie ekologicznej, tradycyjnej i regionalnej, która ma stać się rozpoznawalnym znakiem polskiego rolnictwa. Wprowadzone zostanie oznakowanie produktów wolnych od GMO.
36. Strategie UE („OD POLA DO STOŁU” oraz „Strategię na rzecz bioróżnorodności”), które są częścią „EUROPEJSKIEGO ZIELONEGO ŁADU” zakładają wzrost udziału rolnictwa ekologicznego o 25% do roku 2030. - nie będzie możliwe jeśli autostrady zniszczą rolnictwo ekologiczne, które chronione jest zarówno prawem polskim jak i dyrektywami unijnymi.
37. Podział gminy spowoduje destabilizację skoncentrowanego układu funkcji, w szczególności poprzez zamknięcie wielu dróg lokalnych, co znacznie skomplikuje korzystanie z istniejącej infrastruktury.
38. Brak dojazdów sadowników do uprawianych terenów.
39. Odcięcie pól od systemów nawadniania,
40. Utrudnienia w dostępności do służby zdrowia, szkół, urzędów dla mieszkańców.
41. Podzielenie miejscowości drogą krajową znacznie wydłuży czas reakcji i dojazdu Ochotniczej Straży Pożarnej do ewentualnego miejsca pożaru lub innego miejscowego zagrożenia.
42. 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.
43. Brak możliwości swobodnego przemieszczania się w obrębie podzielonych części gminy utrudni utrzymanie bezpośrednich więzi z rówieśnikami i sąsiadami.
44. 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 kretytem.
45. Pozbawienie możliwości życia i wypoczynku na terenach dziś będących oazą przyrody, czystego powietrza i spokoju.
46. Pogorszenie kondycji psychicznej mieszkańców.
47. 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.



48. Wszystkie trzy warianty w znacznym stopniu pokrywają się lub są w niewielkiej odległości od siebie co nie spełnia kryteriów różności wariantów i możliwości wyboru!
49. Wszystkie propozycje trasy zlokalizowano niemal w jednej linii, zbliżając się do istniejącej zabudowy.
50. Nie zaproponowano żadnego wariantu powyżej osi korytarzowej zaproponowanej w 2021 r. Nie dano nam praktycznie żadnego wyboru (0-100 m między koncepcjami to nie wybór).
51. Wyrok TSUE o respektowaniu opinii społeczności i organizacji. Poszanowanie praw w Konstytucji RP.

**Powody i argumenty dla sporządzenia wariantu lub wariantów wzdłuż LK 12 na podstawie zaproponowanych wariantu 4 i jego pochodnych jak w załączniku nr 1 oraz docelowe poprowadzenie: OAW wzdłuż LK12**

1. Zaproponowany społeczny wariant nr 4 i jego pochodne (4A, ...) przebiega wzdłuż istniejącej LK12 gdzie od momentu jej budowy (lata 60-te XX wieku) w pasie ok. 100 m odległości od torów nie budowano nowych budynków mieszkalnych i unikano nowych inwestycji przede wszystkim z uwagi na hałas pochodzący od ruchu pociągów.
2. Tereny wzdłuż LK12 są słabo zasiedlone. Są to głównie pola, łąki i nieużytki oraz lasy gospodarcze, z których pozyskiwane jest drewno.
3. Propozycja przeprowadzenia OAW wzdłuż LK12 eliminuje problem podziału nieruchomości i gospodarstw (nie dzieli ich na dwie części). Ponadto wzdłuż LK 12 jest zaledwie kilka sadów owocowych co zmniejszało by też kwoty odszkodowania za wykup nieruchomości.

**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 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. Korzyści z poprowadzenia OAW wzdłuż LK12:

- Powierzchnia oddziaływania na środowisko terenów przy OAW i istniejącej LK12 nałoży się na siebie co spowoduje ogólne jej zmniejszenie niż poprowadzenie trzema zaproponowanymi wariantami z lutego 2023 r.
- Z uwagi na znaczne zalesienie wzdłuż LK 12 hałas będzie tłumiony przez drzewa (będą go wygłuszać) oraz zminimalizuje zanieczyszczenie powietrza gdzie las będzie je po części naturalnie oczyszczał.
- Z uwagi na niewielką liczbę zabudowań oraz sąsiedztwo linii kolejowej wartość nieruchomości do wykupu będzie niższa co przełoży się na znaczne obniżenie kosztów inwestycji.
- Mała liczba gospodarstw i domów mieszkalnych w pobliżu KL12 zminimalizuje społeczne konsekwencje budowy drogi – miejscowości nie będą dzielone na nowo.
- Dodatkowym atutem terenów przy LK 12 jest możliwość poprowadzenia po stronie północnej linii nowej linii kolei dużych prędkości co w żaden sposób nie będzie kolidowało z OAW a lokalizacja ta może tylko zmniejszyć oddziaływanie na środowisko do wspólnych terenów.
- Ilość wiaduktów i przejść dla zwierząt do wybudowania może być zminimalizowana (zbudowana wspólnie dla OAW i LK12) w porównaniu do budowy takich obiektów gdzie OAW i LK12 biegły by w znacznej odległości od siebie co będzie miało duży wpływ na migrację zwierząt. Idealnym rozwiązaniem byłoby jeszcze poprowadzenie razem linii kolei dużych prędkości.

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 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.

.....  
podpis

Załącznik nr 1 - Wariant 4 i jego pochodne

Załącznik nr 2 - Podpisy mieszkańców

Załącznik nr 2 – Klauzula RODO

Załącznik nr 4 - Uchwała Rady Gminy nr LXVII.428.23 z dnia 20 lutego 2023r.

Zgodnie z Ustawą o Petycjach art. 5 ust. 2 my niżej podpisani w załączniku nr 2 wyrażamy zgodę na złożenie petycji w naszym interesie.

