

Wiązowna 04.03.2021 r.

[REDACTED]

oraz podmioty wskazane w załączniku nr 1

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad  
ul. Wronia 53  
00-874 Warszawa

## PETYCJA

[REDACTED] wraz z podmiotami wskazanymi w załączniku nr 1, działając w interesie publicznym mieszkańców gminy Wiązowna, oraz w oparciu o Ustawę z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz.U. z 2014 r., poz. 1195), składa petycję w sprawie:

odstąpienia od planowania przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej („OAW”, droga A50) przez teren gminy Wiązowna.

Domagamy się:

- odstąpienia od WARIANTU CZERWONEGO i ZIELONEGO korytarza OAW A50 na odcinku Most na Wiśle – Dębe Wielkie, a więc poprowadzenia korytarza drogowego poza gminę Wiązowna;

(źródło - prezentacja GDDKiA: [https://www.gdokia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/s/s10-i-obwodnica-aglomeracji-wars-40773/SK%20Autostrada%20A50\\_OAW.pdf](https://www.gdokia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/s/s10-i-obwodnica-aglomeracji-wars-40773/SK%20Autostrada%20A50_OAW.pdf))

1228

[REDACTED]

- wyznaczenia korytarza OAW A50 w śladzie zbliżonym do drogi DK50 Most na Wiśle – Mińsk Mazowiecki, ze zmianą kategorii drogi z A na S na wymienionym odcinku.

Poniżej przedstawiamy uzasadnienie - argumenty formalne, środowiskowe, ekonomiczne i społeczne.

## I. ARGUMENTY FORMALNE

### 1. Brak spójności streszczenia Studium Korytarzowego z lokalnymi dokumentami strategicznymi gmin Wiązowna, Otwock i Dębe Wielkie.

(źródło: [https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/s/s10-i-obwodnica-aglomeracji-wars\\_40773/SK\\_S10\\_OAW\\_Streszczenie\\_final.pdf](https://www.gddkia.gov.pl/frontend/web/userfiles/articles/s/s10-i-obwodnica-aglomeracji-wars_40773/SK_S10_OAW_Streszczenie_final.pdf))

Pomysł budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej nie znajduje odzwierciedlenia w dokumentach strategicznych dotyczących rozwoju społeczno-gospodarczego i przestrzennego powiatu otwockiego oraz poszczególnych gmin tego powiatu (m.in. Strategia Rozwoju Powiatu Otwockiego na lata 2014-2020, Strategia Rozwoju Gminy Wiązowna na lata 2020-2027).

Spółeczny sprzeciw budzi chęć dalszego procedowania inwestycji dla korytarza drogowego, który nigdy dotąd nie był rozpatrywany (pojawił się dopiero w lutym 2020 r. podczas konsultacji SSL CPK) i nie jest spójny z żadnymi dokumentami lokalnymi.

Dotychczasowe przekazy, głównie medialne, ale również płynące od oficjalnych jednostek, jednoznacznie wskazywały na chęć znacznego odsunięcia planowanej obwodnicy od Miasta Stołecznego Warszawy (ok. 30-40 km). Wskazywana wręcz była możliwość wykorzystania drogi krajowej nr 50. Skutkiem powyższego osoby podejmujące decyzje dotyczące zamieszkania w rejonie gminy Wiązowna, który „stał się” obecnie korytarzem drogowym, nie brały pod uwagę możliwości lokalizacji OAW w tak bliskiej odległości od już istniejącej obwodnicy (POW) i drogi A2 – żadne dokumenty nie wskazywały na taką ewentualność.

Przy planowaniu i wyznaczaniu przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej 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. Regionalne strategie i plany dotyczące rozwoju województwa mazowieckiego i aglomeracji warszawskiej nie uwzględniały realizacji tzw. dużej obwodnicy Warszawy w tak bliskiej odległości od granic miasta stołecznego i POW.

Dla osób podejmujących decyzje inwestycyjne, w tym dotyczące kupna nieruchomości celem budowy domu i zamieszkania, niezwykle ważna jest przewidywalność działań organów administracji rządowej i samorządowej. 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 i z odpowiednim wyprzedzeniem przygotowani na realizację tak dużej i uciążliwej inwestycji!

Należy zaznaczyć, że od wielu lat liczba mieszkańców gminy Wiązowna stale rośnie. Zgodnie z analizami wykonanymi na potrzeby Strategii Rozwoju Gminy Wiązowna na lata 2020-2025 Gmina Wiązowna wyróżnia się zdecydowanie w swoim lokalnym i regionalnym otoczeniu korzystną



sytuacją w zakresie ruchu naturalnego ludności i ruchu migracyjnego. Obserwuje się zdecydowanie niższe nasilenie wymeldowań i zdecydowanie wyższe nasilenie zameldowań od poziomów notowanych średnio w kraju, województwie mazowieckim oraz w powiecie otwockim. Wskutek tego dodatnie saldo migracji ludności Gminy Wiązowna jest na bardzo wysokim, rzadko spotykanym współcześnie w kraju poziomie.

Przykładowo, w zasięgu wariantu czerwonego i zielonego korytarza OAW zaproponowanych przez GDDKiA, w ciągu ostatnich 10-ciu lat odnotowano wzrost liczby mieszkańców odpowiednio: w Kopkach o 45%, Dziechcińcu – 31%, Malcanowie – 57%, Lipowie – 74% czy Pęclinie – 32%. Dane te potwierdzają, że obszar aglomeracji warszawskiej wykracza znacznie poza zaproponowany przebieg „obwodnicy aglomeracji”. Wszystkie gminy przylegające bezpośrednio do granic Warszawy stanowią de facto jej przedmieścia i są jądrem aglomeracji. Łączny wzrost liczby mieszkańców na terenie gminy Wiązowna w stosunku do roku 2010 wynosi 25% przez ostatnie 10 lat i 56% przez ostatnie dwa dziesięciolecia i według prognoz demograficznych opracowanych przez Główny Urząd Statystyczny utrzymywać się ma na podobnym, lub większym poziomie do 2030 roku.

Powyższe dane i prognozy demograficzne potwierdzają inne dokumenty strategiczne gminy. Zgodnie ze Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Wiązowna zaproponowany korytarz drogowy przecina przede wszystkim tereny przeznaczone pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. Ten kierunek polityki przestrzennej kształtuje się w tym rejonie od kilkudziesięciu lat – to właśnie te tereny są oczywistą rezerwą pod zabudowę mieszkaniową obsługującą aglomerację warszawską. To obszary, na których zabudowa jest już realizowana w oparciu o warunki zabudowy i miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zatem są to nie tylko tereny, na których następuje bardzo szybki wzrost liczby mieszkańców, ale także tereny obecnie poddane silnej presji budowlanej i posiadające duży potencjał rozwojowy dla zabudowy mieszkaniowej. Wskazany „preferowany” korytarz czerwony (jak i zielony) na terenie gminy Wiązowna obejmuje aż 1245 ha terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową jednorodzinną (42% korytarza na obszarze gminy) oraz 1071 ha terenów gruntów leśnych (35% powierzchni korytarza na obszarze gminy).

Powyższe powodować będzie znaczne zwiększenie kosztów inwestycji w zakresie wypłaty odszkodowań i tym samym przyczyni się do nieodpowiedzialnego wydatkowania środków budżetowych w zakresie powielenia na obszarze jednej gminy dwóch niemal równoległych autostrad oddalonych od siebie o 7-10 km! Taki stan byłby precedensem na skalę kraju.

## 2. Brak uwzględnienia planów zagospodarowania przestrzennego

Zgodnie z udostępnionym streszczeniem Studium Korytarzowego („SK”) dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej S10 Toruń (A1) – Warszawa (S8) wraz z budową Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej pominięto całkowicie obowiązuje miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które stanowią przecież podstawę do wyznaczenia wartości nieruchomości (ustawa o gospodarce nieruchomościami).

SK wskazuje, że analizowano jedynie studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin (i to zaledwie w zakresie ewentualnych rezerw pod drogi). Jednak to również zostało zrobione w sposób niedokładny, bowiem „zidentyfikowane rezerwy terenowe w planach jednostek samorządu terytorialnego” nie pokazują m.in. terenów wskazanych pod przebieg autostrady A2 w gminie Wiązowna, mimo, że przebieg taki został uwzględniony np. w granicach gmin Halinów i Dębe Wielkie.



W jaki sposób społeczeństwo ma wierzyć w zapewnienia o rzetelności i sumienności wykonanych analiz, na podstawie których wybrano „preferowany” czerwony wariant przebiegu planowanej drogi A50, skoro nawet w podstawowej analizie są widoczne ewidentne błędy?

Brak uwzględnienia kluczowych dokumentów planistycznych gmin uniemożliwia m.in. prawidłowe oszacowanie wartości budowy drogi (odszkodowań za wywłaszczenia), czy zdiagnozowanie potencjalnych konfliktów społecznych. Powstaje pytanie, czy wskazane działania są zgodne z metodyką tworzenia tego rodzaju opracowań?

### 3. Brak uwzględnienia wydanych już warunków zabudowy, decyzji o pozwoleniu na budowę oraz rozpoczętych procesów inwestycyjnych

Równie istotne jak dokumenty planistyczne szczebla lokalnego są indywidualne decyzje administracyjne, na podstawie których uzyskuje się prawo do zabudowy działki – decyzje o warunkach zabudowy i decyzje o pozwoleniu na budowę. To one mają kluczowe znaczenie przy wyznaczaniu wartości nieruchomości oraz wpływają na określenie stopnia oddziaływania inwestycji drogowej na ludzi.

Ponadto analiza wydanych decyzji o pozwoleniu na budowę na przestrzeni lat potwierdziłaby, że są to rejonny charakteryzujące się silną presją inwestycyjną. Należy podkreślić, że dane dotyczące wydanych pozwoleń na budowę w przypadku powiatu otwockiego są ogólnodostępne – udostępnione na stronie BIP Starostwa Powiatowego w Otwocku. Nie stanowi więc żadnego problemu ich pozyskanie i analiza.

Wyżej wskazane, większe w ostatnich latach, zainteresowanie zamieszkaniem w rejonach miejscowości Malcanów, Dziechciniec, Kopki czy Lipowo jest również bezpośrednio związane z działaniami GDDKiA - poprzez budowę drogi S17 spowodowano, że to właśnie te rejonny stały się najbardziej atrakcyjne w gminie pod kątem inwestowania do celów mieszkaniowych z uwagi na dobrą dostępność komunikacyjną, bliskość Warszawy, brak znaczących uciążliwości (brak dużych zakładów przemysłowych czy produkcyjnych), w tym uciążliwości hałasowych od tejże drogi, oraz bliskość terenów atrakcyjnych przyrodniczo.

Poprzez realizację autostrady tereny te tracą zainteresowanie nowych mieszkańców.

## II. ARGUMENTY ŚRODOWISKOWE

### Uwaga generalna

Wariant planowanej OAW - korytarz zaprezentowany przez GDDKiA gminom na spotkaniu w styczniu 2021 roku i nazwany „najkorzystniejszym” (dalej: „wariant czerwony”) - przebiega przez najcenniejsze, stanowiące jednolitą strukturę leśną tereny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Realizacja inwestycji w forsowanym przebiegu i formie spowodowałaby zniszczenie obszarów chronionych prawem krajowym i prawem Unii Europejskiej, innych terenów cennych przyrodniczo, a także spowodowałaby nieodwracalne i katastrofalne zmiany w zakresie hydrologii tego obszaru, jego form geologicznych, lasów, mokradel, łąk, flory i fauny oraz ich szlaków migracyjnych, ponadto wywołałaby radykalne pogorszenia stanu w zakresie hałasu i jakości powietrza. Wpłynęłaby również niekorzystnie na klimat – tak w perspektywie lokalnej, regionalnej, jak i krajowej. Istotnie ograniczyłaby także produkcyjne oraz pozaprodukcyjne funkcje lasu.



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 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.

Warto w tym miejscu przytoczyć słuszną uwagę Ministra Marcina Horały z posiedzenia Komisji Infrastruktury na temat stopnia zaawansowania prac przygotowawczych i planów finansowych zabezpieczających realizację inwestycji w zakresie CPK z dnia 12 lutego 2020 r. W trakcie spotkania Pan Minister wyraził troskę o lasy, które „trzeba oszczędzać”.

Wariant alternatywny, polegający na poprowadzeniu OAW z jak największym wykorzystaniem istniejącego szlaku drogi nr DK50, minimalizuje wszystkie wymienione tu zagrożenia, niekorzystne czynniki i konflikty. Biorąc pod uwagę tylko jeden z nich: wariant ten powodowałby wycięcie lasów o areale 63 ha (6 ha lasów Skarbu Państwa i 57 ha prywatnych), co stanowiłoby tylko 36% powierzchni utraconych lasów w wariantcie czerwono-zielonym i odpowiednio 62% w przypadku wariantu niebiesko-fioletowego.

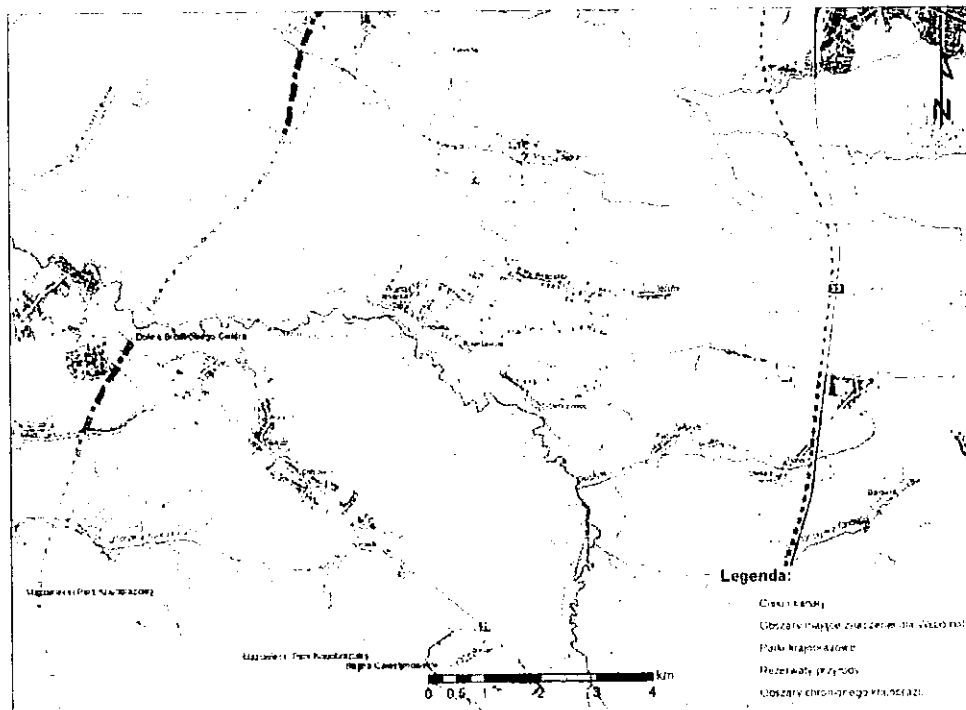
1. Realizacja A50 na terenie gminy Wiązowna bezpowrotnie zniszczyłaby tereny chronione i cenne przyrodniczo.
  - a. Korytarz OAW zaprezentowany jako „najkorzystniejszy” przebiega przez niezwykle cenny obszar objęty formą ochrony w ramach sieci Natura 2000 - specjalny obszar ochrony siedlisk (Dyrektywa Siedliskowa, 92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory) – „Dolina Środkowego Świdra” (PLB140025) o powierzchni: 1475,7 ha. Obszar ten chroniony jest poprzez liczne obowiązujące akty prawne wysokiej rangi - Ustawę o ochronie przyrody, Dyrektywy Ptasią (Dyrektywa Rady 72/409/EWG) i Siedliskową (92/43/EWG w sprawie ochrony siedlisk naturalnych oraz dzikiej fauny i flory) Unii Europejskiej.
  - b. Forsowany czerwony (i zielony) wariant OAW przecinałby unikatowy Rezerwat Przyrody Świdra powołany Zarządzeniem Ministra Leśnictwa i Przemysłu Drzewnego z dnia 16 stycznia 1978 r. do ochrony dolin rzecznych Świdra i Mieni na powierzchni 238 ha. Niezależnie od występowania wielu gatunków chronionych i cennych Rezerwat jest zwyczajnie pięknym miejscem, jak na ironię, szczególnie w obrębie forsowanego „najkorzystniejszego” korytarza OAW. Zwykła ludzka wrażliwość każe zachować to miejsce w stanie nienaruszonym, a osoby, które sądzą i czynią inaczej może tłumaczyć, choć nie usprawiedliwiać, tylko nieświadomość. Najprawdopodobniej nigdy tu osobiście nie dotarły.
  - c. Dodatkowo, tzw. „najkorzystniejszy”, wariant czerwony przebiegałby przez Mazowiecki Park Krajobrazowy im. Czesława Łaszka utworzony w 1987 r. Większość rezerwatów powołanych w granicach Parku to rezerваты chroniące torfowiska, gdzie licznie schronienie znajdują żurawie, chronione gatunki żab oraz flora np. rosiczka stanowiąca gatunek roślin owadożernych. Na torfowiskach MPK można spotkać czarnego bociana, niezwykle rzadko występującego na terenie Polski. Inny niezwykle ptak, który znalazł warunki do osiedlenia, i który upodobał sobie brzegi rzeki Świdra, to zimorodek. Nad brzegami Świdra spotkać też można bobra, a dziki charakter rzeki, dzięki ochronie rezerwatowej, stawia ją w gronie najpiękniejszych rzek Mazowsza.
  - d. Trasa planowana jest w sąsiedztwie faunistycznego rezerwatu "Na Torfach im. Janusza Kozłowskiego", torfowiskowego rezerwatu „Pogorzelski Mszar”, Biele Chojnowskie” oraz "Las Pęczerski", a budowa drogi oznaczałaby zdecydowane pogorszenie stosunków wodnych i duże niebezpieczeństwo dla tych chronionych obszarów oraz przyrody tam występującej. Dla



mieszkańców okolicznych miejscowości i Warszawy jest to miejsce aktywnego odpoczynku, czy spacerów. Tuż obok, w drewnianym stuletnim budynku, mieści się Ośrodek edukacyjno-muzealny "Baza Torfy" Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych. Tam można zobaczyć, jak wygląda hajstra, czapla siwa, jak duży jest bielik, czym się różni kruk od gawrona.

- e. **Mazowiecki Park Krajobrazowy jest powiązany szlakami turystycznymi i ścieżkami rowerowymi z Warszawą, które zostałyby zniszczone poprzez budowę drogi, a które znane są od lat, i z których korzystają nie tylko lokalni mieszkańcy, ale imieszkańcy pozostałej części aglomeracji warszawskiej oraz inni turyści. Dla aglomeracji warszawskiej ma on szczególne znaczenie ze względów rekreacyjnych i edukacyjnych, ze względu na jego walory przyrodnicze, kulturowe i krajobrazowe.**

Ten obszar chroniony uzupełnia otulina Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, której rola nie sprowadza się tylko do bufora samego MPK, ale stanowi sama w sobie cenny zasób przyrodniczy, w którym znaleźć można niezwykle bogactwo form geologicznych, gatunków fauny i flory oraz obiektów kultury. Byłby on krytycznie zagrożony w przypadku realizowania drogi OAW w „najkorzystniejszym” ponoć wariantcie czerwonym.



Rys. 1. Obszary podlegające ochronie na analizowanym obszarze.

Natomiast przeprowadzenie drogi w alternatywnym wariantcie, w śladzie zbliżonym do drogi DK50, daje możliwość ominięcia, a co za tym idzie, zachowania większości terenów chronionych i cennych przyrodniczo, a więc nienaruszenia Ustaw oraz Dyrektyw Środowiskowej i Ptasiej Unii Europejskiej.

## 2. Zaburzenia cieków wodnych, mokradeł – stanu hydrologicznego terenu.

Polska znajduje się na przedostatnim miejscu w Europie pod względem zasobów wodnych. W Polsce na jednego mieszkańca przypada około 1600 m<sup>3</sup>/rok (ilość wody odpływającej z danego kraju na

jednego mieszkańca w skali roku). W trakcie suszy wskaźnik ten spada poniżej 1000 m<sup>3</sup>/rok/osobę. Średnia wartość ww. wskaźnika w Europie jest prawie 3 razy większa i wynosi ok. 4500 m<sup>3</sup>/rok/osobę. Nasz kraj należy do grupy państw zagrożonych deficytem wody. Forsowany i przedstawiany jako „najkorzystniejszy” czerwony wariant OAW, ale także i zielony jako stwarzający krytyczne zagrożenie dla stosunków hydrologicznych na rozpatrywanym obszarze, 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, również w zakresie przeciwdziałania skutkom suszy.

**Podkreślić należy, że szkody hydrologiczne inwestycji o tak dużej skali byłyby dalekosiężne.** Ewentualne poprowadzenie drogi tej klasy, nawet nie bezpośrednio przez cenne obszary mokradł, bagien czy torfowisk, a w ich sąsiedztwie, skutkowałoby **zaburzeniem ich delikatnej równowagi, a w konsekwencji ich utratą.** Dlatego w tym punkcie uzasadnienia nie ograniczono się do najbliższego nam obszaru – terenu gminy Wiązowna, a uwzględniono również dalszy przebieg wariantu czerwonego i zielonego, a także wariantu biegnącego dalej na południe (wariant niebiesko-fioletowy).

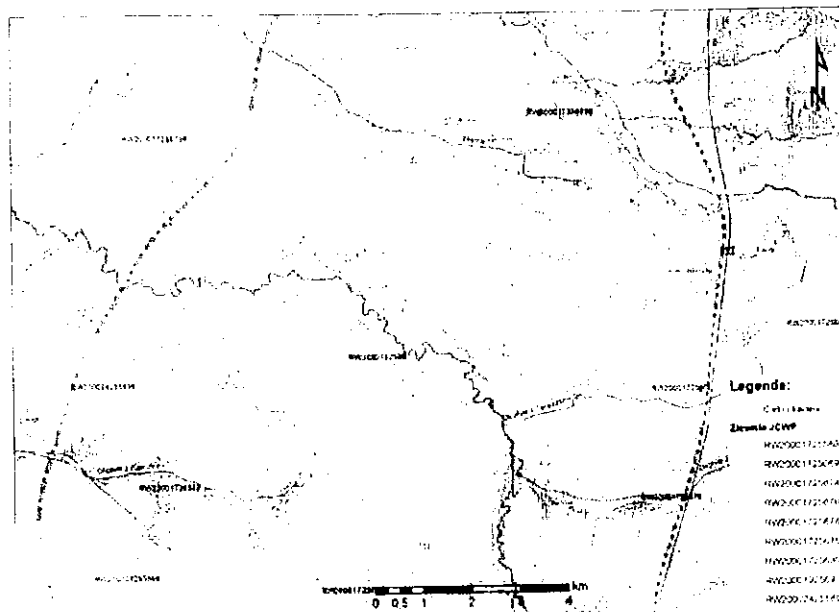
Pod względem hydrologicznym zaprezentowane przez GDDKiA warianty: czerwony („najkorzystniejszy”) i zielony (alternatywny), przebiegałyby przez jednolite części wód powierzchniowych rzecznych o kodach:

- RW200017256899 Mienia,
- RW200017256798 dopływ spod Pęcłina,
- RW2000192569 Świder od Świdra Wschodniego do ujścia,
- RW20001725588 dopływ z Karczewa,
- RW200024255899 Jagodzianka od dopływu z Regut do ujścia.

Z kolei wariant biegnący nieco dalej na południe (dalej: wariant „niebiesko-fioletowy”) przebiegałby przez - lub w bliskości zagrażającej ich dobrostanowi - jednolite części wód powierzchniowych rzecznych o kodach:

- RW200017256899 Mienia,
- RW2000192569 Świder od Świdra Wschodniego do ujścia,
- RW20001725678 dopływ z Teresina,
- RW20001725676 dopływ z Chełstu,
- RW200017256749 dopływ spod Augustówki.

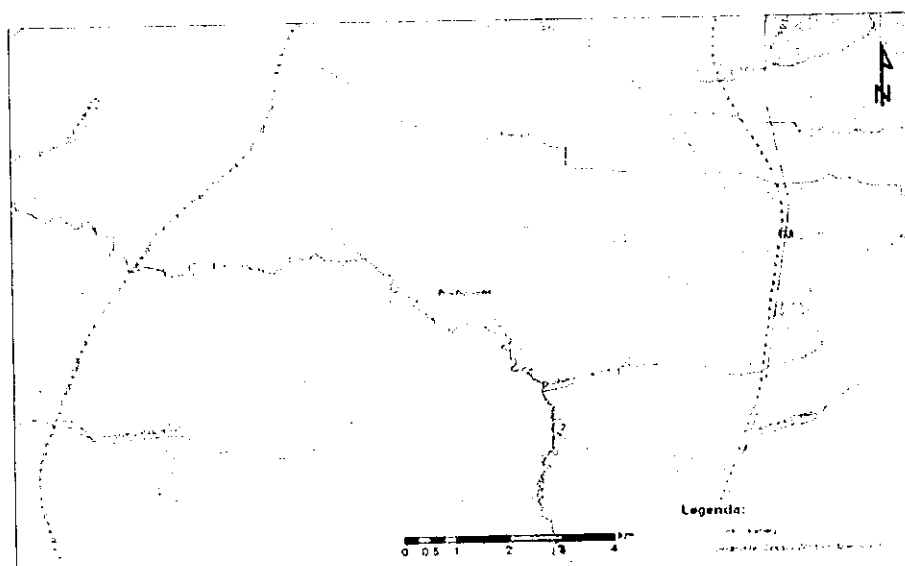




Rys. 2. Jednolite części wód powierzchniowych rzecznych na analizowanym obszarze.

Przedstawiany jako „najkorzystniejszy” wariant czerwony OAW (jak i zielony) prowadziłby w sposób oczywisty do **zaburzenia stosunków wodnych w zakresie wód powierzchniowych**, ingerując głęboko i nieodwracalnie w te stosunki już tylko poprzez olbrzymią skalę planowanej inwestycji.

W zakresie jednolitych części wód podziemnych oba w/w warianty znajdują się w obszarze jednej JCWPd, tj. jednolitej o kodzie PLGW200066.

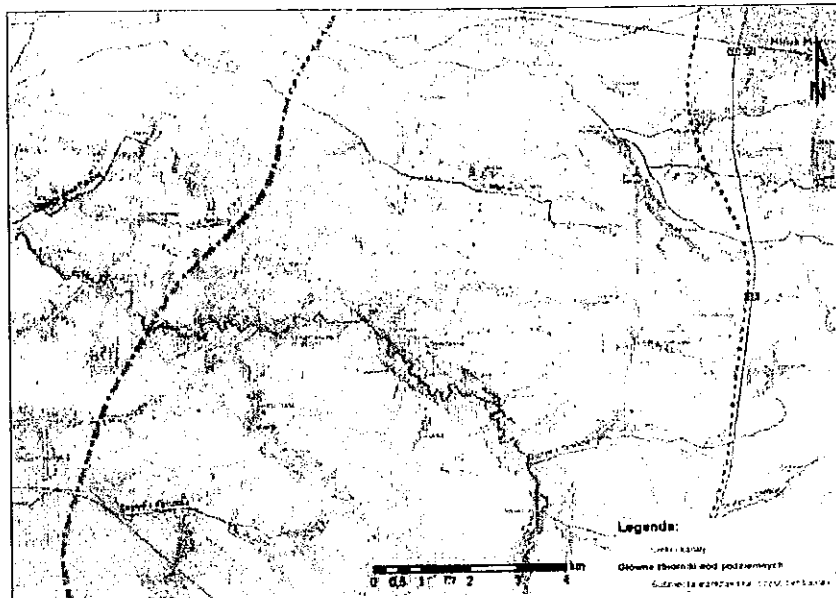


Rys. 3. Jednolite części wód podziemnych na analizowanym obszarze.

Podobnie w przypadku Głównego Zbiornika Wód Podziemnych – oba w/w warianty znajdują się w obrębie GZWP 215A (GZWP 2151) Subniecka warszawska – część centralna, charakteryzującego się



trzeciorzędowym wiekiem utworów, o szacunkowych zasobach dyspozycyjnych 145 tys. m<sup>3</sup>/dobę oraz 180 m średnią głębokością ujęć wód.



Rys. 4. – Główny zbiornik wód podziemnych nr 215A na analizowanym obszarze.

Niewątpliwie zagrożeniem związanym z planowaną budową trasy OAW byłyby **zaburzenia na terenie obszaru związane z – nawet miejscową - regulacją rzeki Świder, a tym samym zbyt szybkim spływem wód powierzchniowych.** Przy budowie drogi o parametrach drogi krajowej nastąpić może **degradacja lub całkowita eliminacja łąk świeżych ekstensywnie użytkowanych oraz ciepłolubnych, śródłądowych muraw napiaskowych.**

Przedstawiany jako „najkorzystniejszy” wariant czerwony OAW (ale i zielony) prowadziłby w sposób oczywisty do **zaburzenia stosunków wodnych w zakresie wód podziemnych, ingerując głęboko i nieodwracalnie w te stosunki już tylko poprzez olbrzymią skalę tej inwestycji.**

Wariant czerwony przecięłby obszar **Natura 2000 Bagno Całowanie** - obszar chroniony prawnie na podstawie Ustawy o ochronie przyrody i Dyrektyw Ptasiej i Siedliskowej PLB140011 i PLH140001. Jest to **ważny obszar spełniający kryteria obszarów wodno-błotnych**, wynikające z ratyfikowanej przez Polskę Konwencji Ramsarskiej. **Budowa drogi na tym obszarze stanowiłaby jaskrawe naruszenie Ustawy, obu tych Dyrektyw oraz wspomnianej konwencji.**

W przeciwieństwie do powyższego przeprowadzenie drogi, w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK50 w stopniu znacznie mniejszym zagraża stosunkom hydrologicznym.

### 3. Zagrożenia dla fauny i flory, w tym licznych gatunków chronionych.

Bardzo poważne zagrożenie zniszczeniem niesie ze sobą stworzenie przez drogę **bariery migracyjnej, ograniczenie lub uniemożliwienie przemieszczania się gatunków.** Większość rezerwatów powołanych w granicach MPK to rezerваты chroniące torfowiska, gdzie liczne schronienie znajdują żurawie, chronione gatunki żab oraz flora – np. wspomniana wyżej rośliczka.



Tereny lasów, łąk i mokradel stanowią integralną część sieci korytarzy ekologicznych w Polsce o szczególnym znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Ochrona ich funkcjonalności oraz zapewnienie ich ciągłości jest absolutną koniecznością. **W chwili, gdy istnieje potrzeba zagęszczenia i modernizacji istniejących przejść dla zwierząt na innych odcinkach dróg szybkiego ruchu oraz kolei, nie można dopuścić do dalszego przerywania pozostałej istniejącej sieci korytarzy.** Korytarze ekologiczne chronią zachowanie różnorodności biologicznej i łagodzą izolację poszczególnych siedlisk. **Nawet jeśli zostaną przewidziane w przyszłości przejścia dla zwierzyny, to – według stanowiska Nadleśnictwa Celestynów - przerwanie korytarzy na czas budowy infrastruktury będzie miało nieodwracalne skutki dla przyrody.**

**Fragmentaryzacja siedlisk, w tym naturalnych, jak pola, łąki, płaty roślinności ruderalnej, cieki wodne, mokradła, rzeki, pasy zadrzewień, itp. przyczynią się do znacznego spadku lokalnej populacji zwierząt, niekiedy do ich całkowitej eliminacji.** Zmusi je także do migracji i przemieszczania się w miejscach nieodpowiednich, niedostosowanych dla nich, np. terenach zurbanizowanych, przez co będzie dochodzić do znaczącego wzrostu liczby konfliktów w postaci kolizji na drogach z udziałem zwierząt albo podchodzenia zwierząt pod zabudowania. Szlaki migracyjne i łączność ekologiczna już teraz są zagrożone na skutek nieciągłości podmiejskich terenów zieleni i lasów. Tymczasem, zamiast zwiększania ich powierzchni celem zapewnienia drożności tych szlaków w skali lokalnej i całego kraju, proponuje się budowę drogi w w/w korytarzu, co zdecydowanie pogorszy stan istniejący i skutecznie uniemożliwi odtworzenie przerwanych szlaków. **Wytyczenie trasy w forsowanym wariantcie spowodowałoby fragmentację lasów, które w naszej okolicy i w naszym sąsiedztwie stanowią duży i zwarty kompleks leśny. Przecięcie go autostradą spowodowałoby utrudnienia w migracji wielu gatunków, w tym dużych ssaków (łoś, sarna, dzik).** W strefie brzegowej lasu zwiększa się wpływ sąsiadującej otwartej przestrzeni, zmieniają się warunki abiotyczne powodując, że staje się ona nieprzyjazna dla gatunków związanych z wnętrzem lasu. **W rezultacie ich przestrzeń życiowa się zmniejsza, co będzie w konsekwencji skutkowało ich wędrówką do aglomeracji miejskich (Karczew, Otwock, Warszawa).**

Forsowany wariant czerwony (ale i zielony) zagroziłby bezpośrednio stanowiskom **derkacza (*Crex crex*), gatunku objętego ochroną ścisłą, gatunku z Dyrektywy Ptasiej.** W Polsce jego liczebność drastycznie spada, jest zagrożony utratą siedlisk, a budowa drogi w tym miejscu doprowadzi do zniknięcia lokalnych populacji tego gatunku. To samo dotyczy **czajki (*Vanellus vanellus*), gatunku podlegającego ochronie ścisłej, gatunku z Dyrektywy Ptasiej.** Czajka jest silnie związana z krajobrazem otwartym, a przez przekształcanie naturalnych siedlisk jej liczebność drastycznie spada. Średnie roczne tempo spadku tego gatunku jest tak duże, że aktualnie w Polsce ocenia się go jako narażony na wyginięcie. Zagrożone byłyby również stanowisko **kulika wielkiego (*Numenius arquata*) objętego ochroną ścisłą, wymienionego w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt jako narażonego na wyginięcie - również gatunek z Dyrektywy Ptasiej.** Kulik wielki wg Monitoringu Ptaków Polski - programu koordynowanego przez Główny Inspektorat Ochrony Środowiska i prowadzonego w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska - jest zagrożony zanikiem siedlisk lęgowych spowodowanym właśnie zmniejszaniem się jego naturalnych terenów do osiedlania, a budowa drogi w tym miejscu na pewno przyczyniłaby się do tego w znaczny sposób. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt przebiegu potencjalnej trasy w wariantcie czerwonym (ale i zielonym) przez miejsce prawdopodobnego występowania **gniewosza plamistego [*Coronella austriaca*], który jest gatunkiem objętym ochroną ścisłą, wpisanym do Polskiej Czerwonej Księgi Zwierząt z kategorią VU – gatunek wysokiego ryzyka, będącym jednym z przedmiotów ochrony w obszarach Natura 2000, gatunek z IV Załącznika Dyrektywy Siedliskowej i II Załącznika Konwencji Berneńskiej.**

Z punktu widzenia Dyrektyw Unii Europejskiej (Załącznika II Dyrektywy Siedliskowej i z Załącznika I Dyrektywy Ptasiej, w tym **gatunki priorytetowe**) kluczowe znaczenie mają występujące na opisywanym obszarze **gatunki zwierząt:**



- błotniak łąkowy [*Circus Pygargus*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- błotniak stawowy [*Circus aeruginosus*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- bocian biały [ptak],
- bocian czarny [*Ciconia nigra*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy, wspomniany powyżej],
- czajka [*Vanellus vanellus*, ptak, wspomniany powyżej],
- derkacz [*Crex crex*, ptak, gatunek lęgowy, wspomniany powyżej],
- dzięcioł czarny [*Dryocopus martius*, ptak, gatunek lęgowy],
- dzięcioł średni [*Dendrocopos medius*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- gąsiorek [*Lanius collurio*, ptak, gatunek lęgowy],
- kulik wielki [*Numenius arquata*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy, wspomniany powyżej, wymieniony w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt],
- lerka [*Luliula arborea*, ptak, gatunek lęgowy],
- lelek [*Caprimulgus europaeus*, ptak, gatunek lęgowy],
- orlik krzykliwy [*Aquila pomarina*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- podróżniczek [*Luscinia svecica*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- sowa błotna [*Asio flammeus*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- świergotek polny [*Anthus campestris*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- trzmielojad [*Pernis apivorus*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- zimorodek [*Alcedo atthis*, ptak, gatunek lęgowy, wspomniany powyżej],
- żuraw [*Grus Grus*, ptak, gatunek potencjalnie lęgowy],
- czerwończyk fioletek [*Lycaena helle*, owad],
- czerwończyk nieparek [*Lycaena dispar*, owad],
- modraszek telejus [*Maculinea teleius*, owad],
- trzepla zielona [*Ophiogomphus cecilia*, owad],
- zalotka większa [*Leucorrhinia pectoralis*, owad],
- poczwarówka zwężona [*Vertigo angustior*, mięczak],
- skójka gruboskorupowa [*Unio crassus*, mięczak],
- koza [ryba],
- minóg ukraiński [ryba],
- różanka [ryba],
- piskorz [ryba],
- gniewosz plamisty [*Coronella austriaca*, gad, wspomniany powyżej, wymieniony w Polskiej Czerwonej Księdze Zwierząt],
- kumak nizinny [płaz],
- bóbr europejski bóbr europejski [*Castor fiber*, ssak],
- wydra [ssak].

Oczywiście wymienione zwierzęta chronione często przekraczają granice obszarów chronionych i obserwujemy je – w tym również ich siedliska – na innych terenach należących do gminy Wiązowna. I tak na przykład wymagający ochrony czynnej żuraw gniazduje na terenie sołectw Malcanów i Lipowa, liczne gatunki płazów znajdziemy w zbiornikach wodnych i obszarach podmokłych Kopek, Lipowa, Malcanowa, Pęcłina, Kącka i in. Błotniaki, dzięcioły, bociany dają się zaobserwować na terenie całego rozpatrywanego korytarza i w jego sąsiedztwie.

#### Siedliska obszaru Natura 2000 to:

- starorzeczka i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z *Nympheion*, *Potamion*,
- ciepłolubne, śródlądowe murawy napiaskowe (*Koelerion glaucae*),
- zmiennowilgotne łąki trzęślicowe (*Molinion*),
- ziołorośla górskie (*Adenostylion alliariae*) i ziołorośla nadrzeczne (*Convolvuletalia sepium*),

28



- niżowe i górskie świeże łąki użytkowane ekstensywnie (*Arrhenatherion elatioris*),
- górskie i nizinne torfowiska zasadowe o charakterze młak, turzycowisk i mechowisk,
- łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albo-fragilis*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe),
- łągowe lasy dębowo-wiązowo-jesionowe (*Ficario-Ulmetum*).

Korytarz drogowy tej trasy przebiegałby w bezpośrednim sąsiedztwie rzadkich siedlisk tj. 9170 - Śródładowy bór chrobotkowy w oddziale 223j o powierzchni 0,89 ha (ekosystem skrajnie rzadki i ginący), 91E0 - łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe w oddz. 223i, 250f, 250g, 270f o łącznej powierzchni 14,41 ha (ekosystem rzadki i zagrożony w skali Europy) oraz siedlisko 9170 - łąka środkowoeuropejski i subkontynentalny w oddz. 289a o powierzchni 3,11 ha (ekosystem rzadki i zagrożony w skali Europy). W korytarzu tym znajduje się 5 pomników przyrody.

W Rezerwacie Przyrody Świder stwierdzono występowanie 25 gatunków ryb, co stanowi 22% wszystkich znanych w Polsce gatunków. Wśród blisko 120 gatunków ptaków najcenniejsze są zimorodki, jaskółki brzegówki oraz kilka gatunków dzięciołów. Na terenach łąkowych występują bielik, derkacz, pustulka, srokosz, tracz, nurogęś oraz żuraw, a w okresie przelotów dzikie gęsi i łabędzie. Poza ptakami wyróżnić należy wydrę, nornika północnego, rzęsorka rzeczka, zębielka białawego, ryjówkę i kilka gatunków nietoperzy. Zapuszczają się tu, także w celach lęgowych, gatunki chronione w większym kompleksie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. W wodach rezerwatu rosną rdestnice, grążele żółte i grzybień biały. W nadrzecznych łągach licznie występują przebiśniegi, złoć, kokorycz i pierwiosnek lekarski.

Podkreślić należy, że wymienione tu siedliska i gatunki należą do wyjątkowo wrażliwych na ingerencję. Oznacza to, że prowadzenie inwestycji o takiej skali w forsowanym korytarzu czerwonym (ale i zielonym) oddziaływałoby niekorzystnie nawet na siedliska położone w jego sąsiedztwie, a dla tych objętych w/w korytarzem oznaczałoby likwidację.

W przeciwieństwie do powyższego, przeprowadzenie drogi w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK50, w stopniu znacznie mniejszym zagraża siedliskom i gatunkom chronionym.

#### 4. Zagrożenie nadmiernym wylesieniem.

Według wyliczeń Nadleśnictwa Celestynów areal wylesienia w przypadku realizacji inwestycji OAW w forsowanym wariantcie czerwonym (jak i zielonym) to 171 ha, w tym 104 ha lasów Skarbu Państwa oraz 67 ha lasów innej własności. Dla porównania – wariant niebieski i fioletowy to 101 ha (w tym 13 ha lasów Skarbu Państwa oraz 88 ha innych), natomiast alternatywny wariant w śladzie zbliżonym do drogi DK50 to utrata tylko 63 ha lasów (6 ha lasów Skarbu Państwa i 57 ha lasów prywatnych).

Nie akceptujemy dalszego wycinania lasów. W ostatnich latach na omawianym terenie przeprowadzono olbrzymie inwestycje infrastrukturalne (w tym budowa dróg ekspresowych S17 i POW/A2 oraz linii energetycznej 400 kV), a każda z nich wiązała się dużymi wycinkami wielu hektarów lasów, w tym tych położonych w Mazowieckim Parku Krajobrazowym. Unikatowy mikroklimat, który od ponad wieku decydował o usytuowaniu w tej okolicy uzdrowisk i sanatoriów jest zasługą właśnie tych obszarów zielonych. Kolejna inwestycja tej rangi, na tym samym obszarze, ponownie spowodowałaby duży ubytek drzewostanu. Kolejna ingerencja o tej skali w lasy, które winny być chronione na podstawie Ustawy o ochronie przyrody, jak i te stanowiące las ochronny w rozumieniu Ustawy o lasach, a także wszelkie inne drzewostany, jest absolutnie niedopuszczalna.

Podkreślić należy, że żadne nasadzenia zastępcze nie zrekompensują korzyści utraconych z powodu wycięcia dorosłych drzew. Szacuje się, że dobroczynny efekt jednego dużego drzewa jest równoważny oddziaływaniu od tysiąca do trzech tysięcy nowych sadzonek, zwłaszcza że dokonywanoby ich w lokalizacjach znacznie mniej korzystnych z punktu widzenia mieszkańców gminy Wiązowna i aglomeracji warszawskiej.

Wytyczenie trasy w korytarzu czerwonym (jak i zielonym) spowodowałoby fragmentację lasów, które w naszej okolicy i w naszym sąsiedztwie stanowią w miarę duży i zwarty kompleks leśny, co miałyby wyjątkowo negatywny efekt w wielu aspektach – tak przyrodniczych (zob. wyżej), jak i społecznych. Ponadto odsłonięcie drzewostanu po wycince drzew spowodowałoby jego osłabienie, co dałoby podłoże pod szkodniki wtórne, takie jak komik ostrozębny, w wyniku czego powiększyłby się jeszcze bardziej obszar wycinki drzew w celu ochrony zdrowych drzewostanów.

Przerwanie i w dużym stopniu zniszczenie przez forsowany wariant czerwony (ale i zielony) OAW pasa ochronnego lasów i terenów zielonych wokół Warszawy byłoby działaniem sprzyjającym eksurbanizacji, czyli rozlewaniu się miast, a co za tym idzie, niekontrolowanemu wzrostowi kosztów infrastruktury. Tzw. efekt urban sprawl powoduje zwiększony ruch kołowy, co z kolei powoduje korki, a to może w niedługim czasie spowodować niewydolność prowadzonych takim nakładem kosztów inwestycji takich jak POW i OAW. Wspomniany powyżej pas Zielonych Płuc Warszawy (zwany także Warszawskim Zielonym Pasem) częściowo spełnia tę rolę, pomimo swych niedoskonałości i nieciągłości. Budowa obwodnicy w forsowanym wariantcie czerwonym (jak i zielonym) całkowicie zniwelowałaby ten dobroczynny efekt na południowo-wschodnich peryferiach Warszawy. A to właśnie na instytucjach państwa ciąży odpowiedzialność za kształt i jakość przestrzeni kraju. Doświadczenia miast takich jak Londyn czy Ottawa wskazują na konieczność nie tylko zachowania, ale rozbudowywania Zielonego Pasa Warszawy. Jest to wprost artykułowane np. w zaleceniach Ministerstwa Infrastruktury (prezentacja „Negatywne skutki chaotycznego rozpraszania zabudowy”, 11.2016), czy opiniach Związku Miast Polskich (dyskusja sejmowa na temat rozwoju polskich miast, 7.2018).

Wariant alternatywny – w śladzie zbliżonym do drogi DK 50 – spowoduje konieczność wycinek o znacznie mniejszej skali.

#### 5. Zagrożenie pogorszeniem jakości powietrza i nadmierną emisją

Najnowsze pomiary jakości powietrza na terenie całej aglomeracji warszawskiej, w tym na omawianym terenie, wyglądają niepokojąco: dane z 26 lutego 2021 r. lokują Warszawę na 20 miejscu na świecie w rankingu IQAir najbardziej zanieczyszczonych miast, a Otwock (nie uwzględniony w rankingu światowym jako zbyt mały) zanotował wtedy stopień zanieczyszczenia jeszcze większy, niż w Warszawie i był na 10 miejscu wśród najbardziej zanieczyszczonych smogiem miast w Polsce. Podkreślić należy, że jednostkowe pomiary wskazują czasem jeszcze bardziej spektakularne wyniki.

Według Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska, w wyniku rocznej oceny jakości powietrza, zostały określone strefy w województwie mazowieckim, w których należy podjąć określone działania w celu przywrócenia na danym obszarze obowiązujących standardów jakości powietrza. Zwiększone emisje szkodliwych dla zdrowia substancji związane są, jak wiadomo, z ruchem pojazdów na drogach.

Mieszkańcy naszej gminy już odczuli pogorszenie jakości życia w ciągu ostatniego roku. Szczególną uwagę należy zwrócić na kończącą się inwestycję polegającą na przebudowie trasy S17 Warszawa – Lublin. Po rozbudowaniu drogi nr 17 do charakterystyki drogi ekspresowej, po budowie autostrady POW/A2 w kierunku Mińska Mazowieckiego oraz budowie drogi S2 do Węzła Lubelska



następuje intensyfikacja emisji z ruchu kołowego. Jej budowa i eksploatacja i tak w znacznym stopniu wpływa na stan środowiska przyrodniczego, a w szczególności na liniowe emisje zanieczyszczeń.

W przypadku forsowanego wariantu czerwonego (jak i zielonego) zupełnie pominięto potencjalny efekt nałożenia się na siebie emisji zanieczyszczeń z dwóch dróg krajowych: obecnie modernizowanej S17 oraz projektowanej OAW w forsowanym wariantcie. Proponowane warianty nie tylko nie przywrócą obowiązujących standardów jakości powietrza, ale znacznie je pogorszą.

Co więcej, po otwarciu zmodernizowanej drogi ekspresowej S17 zaobserwowano bardzo niekorzystny efekt docierania odorów z okolicznych zakładów utylizacji odpadów na znacznie większe niż poprzednio odległości, a to na skutek wycinki drzew i poszerzenia korytarza transmisji. Wprowadzenie nowego korytarza w postaci OAW zwiększyłoby ten efekt i jego zasięg do poziomu absolutnie nieakceptowalnego społecznie i medycznie.

Realizacja OAW na obszarze lasów MPK czy lasów ochronnych w stosunku do miasta stołecznego Warszawy przyczyniłaby się nie tylko do utraty znacznych powierzchni leśnych, a tym samym powierzchni wytwarzającej tlen, ale przede wszystkim spowodowałaby istotne zakłócenia w cyrkulacji powietrza i pogorszyła jakość powietrza, tak na skalę lokalną, jak i powietrza, które ma służyć napowietrzaniu stolicy. Stanowiłaby ona faktyczną niwelację oddziaływania tzw. Zielonych Płuc Warszawy na stolicę. Realizacja inwestycji w forsowanym przebiegu przez teren gminy Wiązowna zniweczyłaby całkowicie efekty programu „Czyste Powietrze”, który jest jednym z deklarowanych priorytetów Rządu RP, a do którego gmina Wiązowna przystąpiła – w trosce o dobrostan swoich obywateli i mieszkańców całej aglomeracji - już w roku 2019.

Nadmienić należy, że w forsowanym wariantcie na terenie gminy Wiązowna ewentualne zastosowanie zabezpieczeń przed nadmierną emisją (zwarte pasy zieleni, szerokości 10-20 m, z udziałem gatunków zimozielonych) oznaczałoby dalsze uszczuplenie obszarów chronionych, obszaru Natura 2000 i Parku Krajobrazowego.

Dodatkowym, wyjątkowo negatywnym, efektem inwestycji w wariantcie czerwonym, nazwanym „najkorzystniejszym” (ale i w zielonym), byłoby uwolnienie na masową skalę gazów cieplarnianych (dwutlenek węgla, metan) uwięzionych w torfowiskach, które znalazły się w forsowanym korytarzu lub w jego bliskości. To z kolei byłoby działaniem odwrotnym w stosunku do celów polityki klimatycznej Unii Europejskiej, co w obecnej sytuacji mierzenia się ze zmianami klimatu i staraniem obniżenia CO<sub>2</sub> na wszystkich płaszczyznach byłoby wręcz irracjonalne.

Natomiast przeprowadzenie drogi w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK50 pozwoli na wyeliminowanie efektu skumulowania emisji, zachowa i tak już nadwerżoną spójność pasa Zielonych Płuc Warszawy, pozwoli na zastosowanie zabezpieczeń przed nadmierną emisją spalin samochodowych i nie będzie zwiększać transmisji szkodliwych odorów z instalacji przetwarzania odpadów.

Kolejna ingerencja w las chroniony to niepowetowane straty dla środowiska i kolejny przyczynek do pogorszenia jakości powietrza na terenie aglomeracji warszawskiej.

Wycinanie hektarów lasów, żeby zastąpić je kolejnymi kilometrami autostrad byłoby fatalnym i nieakceptowalnym społecznie rozwiązaniem. W preferowanym wariantcie znajdują się również np. Lasy Otwockie, których częścią są lasy malcanowskie - duże obszary lasów nieobjętych ochroną, należących do Lasów Państwowych, innych instytucji państwowych i osób prywatnych. Stanowią



one również bardzo ważną część systemu oczyszczania powietrza na obszarze aglomeracji warszawskiej (tzw. Zielone Płuca Warszawy) i powinny podlegać szczególnej ochronie.

Wytyczenie trasy OAW wariantem czerwony (jak i zielonym) spowodowałoby nie tylko ograniczenie absorpcji CO<sub>2</sub> z drzew, ale również osuszenie wielu siedlisk wilgotnych, powodując dodatkową emisję CO<sub>2</sub> do atmosfery. Pod inwestycję zostałyby wycięte około 171 ha lasu (przy założeniu 150 m szerokości pasa), który nie zostanie odnowiony, a więc zmniejszy się powierzchnia lasów pochłaniająca CO<sub>2</sub>. Przyjmując, zgodnie z dostępną wiedzą, że 1 ha lasu wiąże średnio 4,5 tony CO<sub>2</sub> w ciągu roku, wspomniane wyżej wylesienie spowoduje brak absorpcji CO<sub>2</sub> z atmosfery w ilości około 769,5 ton rocznie. Ponadto wzmożony ruch samochodowy związany z nową trasą byłby dodatkowym źródłem CO<sub>2</sub>, co w konsekwencji zwiększy niekorzystny bilans obiegu CO<sub>2</sub> oraz jego negatywny wpływ na klimat i środowisko.

Natomiast przeprowadzenie drogi w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK 50 pozwoli na znaczną redukcję w/w efektu emisji CO<sub>2</sub> do atmosfery, w porównaniu do wariantu czerwono-zielonego, jako znacznie mniej ingerującego w areal i spójność obszarów leśnych (zob. też wyżej).

## 6. Zagrożenie nadmiernym hałasem.

Podstawę prawną pomiarów monitoringowych hałasu, w tym hałasu pochodzenia komunikacyjnego, stanowi Ustawa 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. Zanieczyszczenie środowiska naturalnego człowieka hałasem jest uzależnione przede wszystkim od ruchu drogowego, natomiast punktowo występuje hałas wywołany innymi czynnikami, ale nie jest on objęty stałym monitoringiem. Na przestrzeni ostatnich lat poziom hałasu wywołanego ruchem pojazdów nasila się, z uwagi na coraz większą liczbę użytkowników dróg, w tym tranzytu. 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.

Już w chwili obecnej mieszkańcy gminy Wiązowna borykają się z uciążliwym hałasem przy nowo powstałych trasach S17 oraz A2. Mimo początkowych zapewnień inwestora (GDDKiA), w wielu miejscach przy trasach nie zamontowano ekranów dźwiękochłonnych, lub też zmieniono ich parametry na mniej skuteczne.

Przedstawiony jako „najkorzystniejszy” wariant czerwony (ale i zielony) przebiegu OAW, przebiegający miejscami przez tereny o zwartej zabudowie lub w ich bliskości przyczyni się do znaczącego spadku komfortu życia mieszkańców oraz narazi ich na dodatkowe uciążliwości związane z hałasem, i tak odczuwalnym już (z trasy S17 i POW/A2), przekraczającym dopuszczalne normy.

Na stronach Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad czytamy (!): „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)”.

Dlatego też, mając na uwadze wytyczne GDDKiA sprzeciwiamy się wyznaczeniu wariantu OAW w forsowanym korytarzu czerwonym (ale i w zielonym). Ten wariant w żaden sposób nie bierze pod uwagę faktu, iż tereny naszej gminy są zabudowane i wrażliwe ekologicznie.



Natomiast przeprowadzenie drogi w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK50 daje możliwość uniknięcia efektu kumulacji hałasu, gdyż nie powodowałby nakładania się dźwięków z kilku dróg szybkiego ruchu usytuowanych blisko siebie.

#### 7. Inne uwagi związane ze środowiskiem.

Wśród szczególnie cennych przyrodniczo terenów leśnych, na terenie gminy Wiązowna znajdują się duże obszary Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, który wraz Kampinoskim Parkiem Narodowym i Chojnowskim Parkiem Krajobrazowym tworzy system zielonego pierścienia Warszawy (tzw. „Zielone Płuca Warszawy” lub „Zielony Pas Warszawy”).

Niestety preferowany jako „najkorzystniejszy” wariant czerwony (ale i zielony) przebiega przez najcenniejsze, stanowiące jednolitą strukturę leśną tereny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego i Lasów Otwockich. Jest to bulwersujące, gdyż w ciągu ostatnich kilku lat zniszczono na terenie gminy Wiązowna wiele hektarów lasów w MPK przy budowie POW/A2 i S17!

Budowa OAW w proponowanym wariantcie czerwonym (i zielonym) praktycznie zlikwidowałaby ochronny pierścień na południowo-wschodnich peryferiach Warszawy, narażając stolicę na wszelkie negatywne konsekwencje tego stanu rzeczy, a których tylko część krótko opisano w punktach powyżej (zniszczenie klinów napowietrzających, bariery przeciwko rozlewaniu się miast oraz obszaru rekreacji dla mieszkańców i turystów, a także zmniejszenie poziomu wychwytywania i neutralizowania zanieczyszczeń powietrza i smogu, zmniejszenie zanieczyszczenia hałasem, zmniejszenie retencji wody, zniszczenie walorów krajobrazowych, tkanki kulturowo-historycznej i wiele innych).

Natomiast przeprowadzenie drogi w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK50 daje możliwość uniknięcia w/w zniszczeń pasa „Zielonych Płuc Warszawy”.

Nadleśnictwo Celestynów zwraca uwagę, że w lasach pod Otwockiem udostępniono turystom specjalny obszar do tzw. bushcraftu i survivalu. Łącznie jest to 1493,92 ha lasów do prowadzenia tego typu aktywności. Poprowadzenie trasy warianttem czerwonym (ale i zielonym) przez te lasy zniszczyłoby ideę udostępniania lasu dla ludzi zgodnie z pismem DGLP z dnia 26.09.2019 znak: ŻE.715.1.14.2019, co z kolei nie będzie miało miejsca w przypadku poprowadzenia drogi w alternatywnym wariantcie w śladzie zbliżonym do drogi DK50.

Niezwykle frustrująca jest świadomość, że kilka lat temu mieszkańcy gminy Wiązowna we współpracy z Nadleśnictwem Celestynów, realizując ogólnopolski projekt „Leśne Gospodarstwo Węglowe”, posadzili w lasach malcanowskich kilkaset sadzonek buka zwyczajnego, aby zwiększyć zdolności produkcji tlenu w tym ekosystemie. Tlen jest nam potrzebny do życia i nie należy zastępować go betonem czy asfaltem, szczególnie gdy istnieje lepsze rozwiązanie alternatywne. Porażające w tym kontekście są liczby: stuletnie buki są zdolne do pochłonięcia 3 ton dwutlenku węgla w ciągu swojego życia. W lasach na trasie projektowanej drogi OAW posadzono 51 tys. buków w ramach wspomnianego projektu!

W roku 2019 Holandia z powodów ekologicznych (mniejsze zużycie paliwa) wprowadziła na swych autostradach ograniczenie prędkości do 100 km/h. To tylko jeden z wielu przykładów nowego odpowiedzialnego podejścia do kwestii transportu drogowego w erze zagrożenia katastrofą ekologiczną i klimatyczną.





Poprowadzenie OAW w klasie drogi ekspresowej, z wykorzystaniem w największym stopniu już istniejącego pasa drogi DK50, jak najmniej ingerującej w środowisko naturalne, byłoby zgodne z tym podejściem i świadczyłoby o odpowiedzialności i wrażliwości społecznej decydentów.

### III. ARGUMENTY EKONOMICZNE

#### 1. Lokalizacja nowej drogi

Przebieg projektowanej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej na północy, zachodzie i południu został wytyczony w znacznej odległości od stolicy (40-80 kilometrów). Na wschodzie proponowany przez GDDKiA wariant drogi (korytarz czerwony i zielony) miałby natomiast przebiegać zaledwie 25 kilometrów (!) od centrum Warszawy i ok. 7 -10 km od POW!!!

W bezpośrednim sąsiedztwie są już zlokalizowane inne drogi szybkiego ruchu: przebudowywana S17 oraz Południowa Obwodnica Warszawy S2 i autostrada A2. Gmina jest więc bardzo dobrze skomunikowana, zarówno ze stolicą, jak i z resztą kraju. Dogodne połączenia drogami szybkiego ruchu już teraz skutkują dynamicznym rozwojem gospodarczym gminy. Oczywiście, każda tego typu inwestycja drogowa jest zarówno szansą, jak i zagrożeniem dla regionu, przez który przebiega. **Poprowadzenie kolejnej drogi szybkiego ruchu przez teren gminy Wiązowna spowoduje, że jej mieszkańcy poniosą wszelkie możliwe koszty inwestycji – w szczególności społeczne, ekologiczne oraz infrastrukturalne – związane z przebiegiem autostrady, które zostały szczegółowo omówione w innej części niniejszej petycji. Równocześnie nowa inwestycja nie przyczyni się do wzrostu potencjału ekonomicznego gminy.**

Korytarz czerwony i zielony po wschodniej stronie Warszawy został wyznaczony w zupełnie nowej lokalizacji. Odrzucono pomysł przebudowy trasy DK50 do standardu drogi szybkiego ruchu, mimo że w minionych latach poniesiono wydatki i poczyniono szereg prac związanych z taką przebudową, np. obwodnica Góry Kalwarii, czy prace przygotowawcze związane z budową obwodnicy Kołbieli. **Wyznaczenie zupełnie nowego korytarza, poza DK50, będzie oznaczać, że te środki finansowe nie zostały efektywnie wydatkowane.**

Ponadto, Europejski Trybunał Obrachunkowy przeprowadził badanie porównawcze kosztów budowy 24 odcinków dróg w krajach finansujących ich budowę z funduszy unijnych przeznaczonych na budowę dróg w Polsce, Grecji, Hiszpanii i Niemczech. Z przedstawionego zestawienia m.in. wynika, że **wybudowanie drogi nowym śladem jest przeciętnie dwa razy droższe niż modernizacja istniejącej drogi.<sup>1</sup> Jest to dodatkowy, bardzo mocny argument przemawiający za powrotem do przebiegu OAW w śladzie DK50, tak szybko porzuconym przez GDDKiA na etapie wyboru korytarzy dla nowej obwodnicy. Argument ten jest tym silniejszy, że nie jest oparty o prognozy i przewidywania, które mogą się różnić w zależności od przyjętych na wstępie założeń i metodologii obliczeń – jest on wynikiem analizy *ex post* 24 zrealizowanych projektów drogowych.**

<sup>1</sup> Źródło: <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/00d3db4e-133e-4f1b-b686-11a8cd30c9c0?language=pl>, [dostęp: 2021-02-28]



## 2. Utracone szanse rozwoju gospodarczego

Poprowadzenie nowej drogi przez świetnie skomunikowane tereny gminy Wiązowna pozbawi szans rozwoju sąsiednie gminy położone na wschód i południowy-wschód. W mediach i w deklaracjach politycznych wielokrotnie przywołuje się dysproporcje w rozwoju tzw. ściany wschodniej. Wspomina się o podziale na Polskę A i Polskę B. Politycy wskazują na konieczność niwelowania tych różnic. Tymczasem, **kolejna wielka inwestycja drogowa, która mogłaby wspomóc rozwój uboższego i mniej rozwiniętego gospodarczo wschodniego regionu Polski przesuwana jest na zachód i prowadzona w bezpośrednim sąsiedztwie już istniejącej POW.** Takie wytyczenie nowej drogi sprawi, że inwestycje logistyczno-magazynowe powstaną na przedmieściach Warszawy, a nie tam, gdzie są najpilniej potrzebne do zapewnienia zrównoważonego rozwoju kraju. Nowa droga nie tylko przyciągnie w bezpośrednie sąsiedztwo Warszawy zupełnie nowe przedsięwzięcia gospodarcze, ale także odciągnie przedsiębiorstwa z branży transportowej, logistycznej, magazynowej i innych, działające obecnie w oparciu o DK50, pozbawiając gminy ościenne znaczącej części miejsc pracy i dochodów.

## 3. Autostrada czy droga ekspresowa

Niezwykle ważnym aspektem planowanej inwestycji jest też rekomendowany rodzaj drogi **szybkiego ruchu.** W swym wschodnim i południowowschodnim przebiegu, obwodnica ma zostać zaprojektowana i poprowadzona w **wariancie autostradowym, zamiast drogi ekspresowej.** Zasadne wydaje się ponowne rozważenie argumentów, które prowadzą do takiej decyzji.

Standard drogi ekspresowej dopuszcza znacznie gęstsze rozmieszczenie węzłów (minimalna odległość między węzłami dla tego typu drogi to 5 kilometrów), umożliwiających wjazd na drogę i jej opuszczenie. **Droga w standardzie autostradowym jest pod tym względem mniej korzystnym rozwiązaniem, ponieważ wymaga budowania węzłów nie częściej niż co 15 kilometrów.**

Jest to bardzo istotny parametr, który decyduje o wykorzystaniu, lub nie, drogi szybkiego ruchu, także przez ruch lokalny, na dystansach krótszych niż ominięcie całej stolicy.

**Większa liczba węzłów mogłaby też przyczynić się do bardziej równomiernego rozwoju inwestycji gospodarczych wokół drogi szybkiego ruchu.**

Jednocześnie należy zauważyć, że obwodnica Warszawy w znacznej mierze będzie wykorzystywana przez ruch tranzytowy zachód-wschód. Trasę tę będą pokonywały przede wszystkim samochody ciężarowe, które poruszają się z maksymalną prędkością 90km/h. **Budowa droższej drogi autostradowej z dopuszczalną prędkością 140km/h może być więc nieuzasadniona ekonomicznie wobec tańszej drogi ekspresowej z dopuszczalną prędkością 120km/h.**

Jedną z przesłanek przemawiającą za budową drogi autostradowej zamiast drogi ekspresowej jest prognoza natężenia ruchu samochodowego po nowej obwodnicy. Pojawiają się jednak pytania o przyjętą metodologię prognoz. Od lat 90-tych w Polsce obserwuje się ujemny przyrost naturalny. Mimo podejmowanych działań na szczeblu centralnym, kierunki tych zmian się nie zmieniają, co więcej, negatywna tendencja nasila się. Prognozy GUS<sup>2</sup> pokazują, że liczba mieszkańców w kolejnych dekadach będzie dynamicznie się zmniejszała i do 2050 roku ludność

---

<sup>2</sup> Źródło: <https://enr.gov.pl/enr/aktualnosci/11993,Najnowsza-progniza-ludnosci-dla-Polski-do-roku-2050-nimn>, [dostęp: 2021-02-28].

Polski zmniejszy się o niemal 4 miliony (ok. 10% spadek). Ponadto obecna liczba aut na 1000 mieszkańców jest w Polsce wyższa niż ta, którą obserwuje się w najbardziej rozwiniętych krajach naszego kontynentu. Wg różnych szacunków<sup>3</sup>, dziś w Polsce jest 672 pojazdy na 1000 mieszkańców, podczas gdy w Niemczech liczba ta wynosi 610 a we Francji 590 (średnia unijna wynosi 587 pojazdów). Zatem nadmiernie optymistyczne wydają się prognozy dalszego wzrostu tego wskaźnika, zwłaszcza że równolegle planowany jest istotny rozwój kolei, w tym kolei wysokich prędkości. **Z dużym prawdopodobieństwem można powiedzieć, że obecnie Polska osiąga maksimum, jeśli chodzi o liczbę zarejestrowanych pojazdów.**

Kolejnym argumentem za wybraniem drogi ekspresowej jako najodpowiedniejszego typu budowanej obwodnicy jest jej niższa **emisyjność względem autostrady**. Już dziś niektóre państwa unijne obniżają limit dopuszczalnej prędkości na autostradach (np. Holandia)<sup>4</sup>, lub rozważają taki krok (np. Niemcy)<sup>5</sup>. **Niższa prędkość poruszania się pojazdów w istotnym stopniu przyczynia się do oszczędności paliwa, ale także zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub>.** W najbliższych latach należy oczekiwać, że trend ten będzie się nasilał także w innych państwach UE. W związku z tym, budowa dróg autostrad przestaje mieć uzasadnienie ekonomiczne.

#### 4. Wysiedlenia i wyburzenia

Na terenie gminy Wiązowna OAW została wytyczona przez tereny, które w ostatnich latach są **miejscem dynamicznego osadnictwa i rozwoju budownictwa mieszkaniowego**. W latach 2000-2020 na terenie gminy zbudowano setki nowych domów jednorodzinnych, do których wprowadziło się prawie 5000 nowych mieszkańców (wzrost populacji gminy o 56%). Jeszcze dynamiczniej, w ostatnich dwudziestu latach, rozwijały się tereny sołectw, poprzez które GDDKiA wytyczyła 5-cio kilometrowy korytarz czerwony – Wólka Mładzka, Wola Ducka, Kopki, Lipowo, Dziechciniec, Malcanów, Poręby, Pęcłin, Kąck. W tych miejscowościach średni przyrost nowych mieszkańców wyniósł aż 64%.<sup>6</sup>

Dynamiczny wzrost liczby mieszkańców potwierdza także wzrost uczniów w Szkole Podstawowej w Malcanowie (sołectwa położonego w samym centrum gminy Wiązowna i proponowanego czerwonego korytarza OAW) z 281 na dzień 30.09.2018 do 370 na dzień 30.09.2020.<sup>7</sup>

Urbanizacja tych terenów z każdym rokiem przyspiesza. W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że **prezentowane przez GDDKiA korytarze przebiegu drogi zostały naniesione na mapy sprzed kilku lat (!), co widać m.in. po braku naniesionych na plany niektórych inwestycji drogowych**. Może to sugerować, że symulacje, prognozy, analizy i projekty zostały sporządzone w oparciu o nieaktualne dokumenty. W przypadku terenów o dynamicznym rozwoju budownictwa mieszkaniowego może to mieć szczególnie istotne znaczenie.

**Projektowana trasa w jej proponowanym korytarzu czerwonym i zielonym miałaby przebiegać przez silnie zurbanizowane tereny, w znakomitej większości nowych domów jedno- i**

<sup>3</sup> Źródło: <https://innpoland.pl/144501,polska-ma-wiecej-samochodow-niz-niemcy-i-francja-przodujemy-w-europie>, [dostęp: 2021-02-28].

<sup>4</sup> Źródło: <https://bezpprawnik.pl/ograniczenia-prędkosci-na-autostradach/>, [dostęp: 2021-02-28].

<sup>5</sup> Źródło: <https://www.auto-swiat.pl/wiadomosc/aktualnosc/niemcy-chca-wprowadzic-ograniczenia-prędkosci-na-autostradach-powodem-ekologia/2r84gge>, [dostęp: 2021-02-28].

<sup>6</sup> Obliczenia własne na podstawie: <https://t.wiazowna.pl/cemografia/>, [dostęp: 2021-02-28]

<sup>7</sup> Źródło: statystyki własne Urzędu Gminy Wiązowna



wielorodzinnych. Domów zbudowanych w ciągu ostatnich kilku czy kilkunastu lat i zamieszkałych głównie przez młode rodziny z dziećmi. Oznacza to, że budowa trasy przez te tereny wiązać się będzie z istotną skalą wykupu za odszkodowaniem oraz wyburzeń nowych domów.

Ważnym aspektem, koniecznym do omówienia w tym miejscu, jest też sposób finansowania budowy czy zakupu nieruchomości przez ich właścicieli. Mając na uwadze ogólnopolskie trendy sprzed kilkunastu lat, znaczna liczba nieruchomości w projektowanym korytarzu została sfinansowana z tzw. kredytów frankowych. Obecna wartość rynkowa tych nieruchomości z pewnością jest w wielu przypadkach niższa, niż saldo kredytu pozostającego do spłaty. Problem ten będzie dotyczył zarówno domów przewidzianych do wykupu i wyburzenia, ale również nieruchomości zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi. Domy te, mimo że unikną wyburzenia, stracą znacząco na swojej wartości, a ich właściciele zostaną postawieni w skrajnie trudnej sytuacji - nieruchomość nie będzie wystarczającym zabezpieczeniem dla zaciągniętego kredytu, co może prowadzić do daleko idących konsekwencji finansowych dla kredytobiorców (np. konieczność bezzwłocznego doubezpieczenia kredytu w narzuconym przez bank terminie).

Tymczasem przebudowa trasy DK50 do standardu drogi ekspresowej - nawet przy założeniu, że na pewnych fragmentach nowa droga znajdzie się poza śladem obecnej trasy - w znacznie mniejszym stopniu koliduje z zabudową mieszkaniową. DK50 przebiega przez tereny o znacznie niższym stopniu urbanizacji, niż ma to miejsce w sołectwach gminy Wiązowna. Tak więc skala wykupu i wyburzeń nieruchomości na tych terenach byłaby znacznie niższa, co bezpośrednio przekłada się na koszty całkowite nowej drogi.

Na koszty realizacji nowej inwestycji w planowanym korytarzu czerwonym i zielonym wpłynie zapewne również fakt, że w wyznaczonych korytarzach znajdują się trzy rekreacyjne ogrody działkowe, w których łącznie zlokalizowanych jest kilkaset działek oraz liczne działki rekreacyjne będące miejscem wypoczynku i obcowania z przyrodą dla blisko tysiąca warszawiaków.

## 5. Pozostałe koszty ekonomiczne

Projektowana droga dodatkowo podzieli gminę Wiązowna.

Znacząco utrudni to rozwój gospodarczy, a także komunikację i transport wewnątrz gminy, podniesie koszty funkcjonowania samej gminy, ale także codzienne koszty związane z komunikacją i transportem ponoszone przez wszystkich jej mieszkańców. Pogorszeniu ulegnie dostęp do oświaty i kultury oraz do służby zdrowia, w które to dziedziny gmina w ostatnich latach zainwestowała znaczące środki, np. poprzez remonty starych placówek i budowę nowych. Inwestycje te odbywały się zanim plany poprowadzenia nowej obwodnicy ujrzały światło dzienne. Nie uwzględniają one zatem zmian infrastruktury komunikacyjno-transportowej, które z pewnością wywrócą do góry nogami istniejącą wewnątrz gminy sieć drogową, po ewentualnym wybudowaniu nowej autostrady w samym środku gminy Wiązowna.

W zakresie potencjalnych strat w edukacji należy zauważyć, że aktualnie na terenie gminy Wiązowna nie istnieją jakiegokolwiek placówki edukacyjne na poziomie szkoły średniej. Ze względu na ograniczony dostęp do komunikacji publicznej oraz znaczącą odległość od centrum Warszawy, młodzież z południa gminy wybiera szkoły średnie zlokalizowane na terenie Otwocka. Są to zarówno licea ogólnokształcące (w tym jedno, po raz kolejny, odznaczone Złotą Tarczą w



ogólnopolskim Rankingu Liceów i Techników Perspektywy 2021)<sup>8</sup>, jak i technika oraz szkoły zawodowe. Aby zachować młodzieży z gminy Wiązowna dostęp do edukacji na niezmiennym poziomie, konieczne będą dodatkowe inwestycje w kładki lub przejazdy pod autostradą. W przypadku braku takiego połączenia, odcięcie gminy Wiązowna od edukacji po szkole podstawowej spowoduje narastające problemy społeczne w tym rejonie, tj. bezrobocie, narkomanię, alkoholizm i wzrost przestępczości. Same szkoły zaś (w tym niektóre z ponad 100-letnią tradycją) będą się borykać z niewystarczającą, z punktu widzenia rachunku ekonomicznego, liczbą uczniów, co może doprowadzić do ich zamykania.

#### IV. ARGUMENTY SPOŁECZNE

**Budowa drogi pogorszy warunki codziennego życia mieszkańców, przede wszystkim w zakresie zdrowotnym, komunikacyjnym, kulturalnym i ekonomicznym.**

1. Realizacja autostrady podzieli gminę na kilka części co spowoduje zahamowanie rozwoju społecznego. Obecnie teren gminy Wiązowna to obszary dziewicze 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 mieszkalnego charakteru gminy z utrzymaniem więzi społecznych i relacji sąsiedzkich z kultywowaniem lokalnych tradycji, organizacją imprez kulturalnych, sportowych i spotkań towarzyskich.
2. Realizacja A50 korytarzem czerwonym i zielonym pozbawi gminę strategicznych obiektów, które nie tylko integrują mieszkańców, ale są także obiektem turystyki „weekendowej”. Takim obiektem jest m.in. jezioro w Malcanowie czyli tzw. Laguna, zlokalizowana przy rogu ulic Mazowieckiej i Kotliny (działka nr 211). Jest to miejsce wielu spotkań mieszkańców, a przede wszystkim dzieci i młodzieży spędzających tam czas po lekcjach w szkole w Malcanowie. Teren przyległy do Laguny został wyposażony w małą architekturę, dostosowaną do spędzania wolnego czasu. Podczas zimy Laguna jest miejscem odwiedzanym przez osoby morsujące, podobnie jak rzeka Świder, czy Mienia. Nie bez znaczenia jest fakt, corocznego organizowania tu pikniku pn. „Szanty nad Laguną”. Jest to wydarzenie, które gromadzi wielu mieszkańców i turystów. Podobną funkcję społeczną spełnia słynna „kładka” na Świdrze – mostek zbudowany z funduszy mieszkańców, z mini biblioteczką, służącą wymianie książek, z mini sceną, z drewnianą rzeźbą św. Jana Nepomucena autorstwa mieszkańców Kopek – Mateusza i Grzegorza Niwińskich, dziekana ASP – to punkt spotkań, miejsce integracji i wydarzeń artystycznych zainicjowanych przez mieszkańca Kopek aktora Stanisława Górkę i jego Towarzystwo Teatralne Pod Górkę.
3. Realizacja A50 przez gminę Wiązowna spowoduje zniszczenie miejsc pamięci narodowej. Na naszym terenie istnieją miejsca upamiętniające wydarzenia historyczne. Jednym z takich miejsc jest Zrzutowisko „Pierzyna”. Oddziały VII Obwodu „Obroza” Armii Krajowej odebrały w okresie do 1 sierpnia 1944 r. 5 lotniczych zrzutów ludzi, broni i materiałów wojskowych. Były to akcje o dużym znaczeniu dla działalności konspiracyjnej. Każdego roku w kwietniu mieszkańcy, kombatanci, uczniowie szkół i władze gminy spotykają się pod krzyżem na zrzutowisku o kryptonimie

<sup>8</sup> Źródło: <https://2021.licea.perspektywy.pl>, [dostęp: 2021-03-01].



"Pierzyna", by oddać hołd uczestnikom tego ważnego wydarzenia z 1944 roku. Mają tu miejsce inscenizacje batalistyczne cieszące się dużą oglądalnością wśród mieszkańców i turystów.

4. Bogate lasy i plenery nadświdrzańskie na terenie gminy Wiązowna cieszą się dużym zainteresowaniem ekip filmowych. Były tu realizowane zdjęcia m.in. do „Korony królów”, „Ojca Mateusza”, czy „Znachora”.
5. Realizacja A50 pozbawi, a być może w ogóle uniemożliwi współpracę z organizacjami pozarządowymi w zakresie realizacji pikników, spotkań rodzinnych czy koleżeńskich. Na przestrzeni lat wykształcono naturalne mechanizmy współpracy. Podkreślić należy, że w Malcanowie działa Stowarzyszenie Szwadron Warszawa w barwach 1 Pułku Szwoleżerów Józefa Piłsudskiego - Stowarzyszenie kultywujące tradycje kawalerskie. Członkowie Stowarzyszenia biorą udział w uroczystościach o charakterze patriotyczno-wojskowym. Gmina inwestuje w świetlice wiejskie na terenie gminy, gdzie odbywają się różnorodne zajęcia, zarówno kulturalne, artystyczne, jak i sportowe dla mieszkańców w każdym wieku. Poprzez defragmentację gminy będą one mniej dostępne.
6. Realizacja A50 w gminie Wiązowna pozbawi mieszkańców wielu imprez kulturalno-sportowych, również tych o bogatej tradycji, np. Półmaratonu Wiązowskiego, który jest pierwszym długodystansowym biegiem rozgrywanym w Polsce w okresie zimowo-wiosennym. Organizacja zawodów, urokliwe trasy i zaplecze gastronomiczne sprawiają, że biegacze chętnie wracają co roku do Wiązowny, by wziąć udział w biegach rozpoczynających kolejny sezon lekkoatletyczny. Obecnie zawodnicy biegają wśród malowniczych lasów, pól i wiosek na trasie Wiązowna - Glinianka - Pęcclin - Wiązowna, które to tereny znajdują się w planowanym korytarzu. Nie bez znaczenia jest fakt, że ogromne zaangażowanie samorządu lokalnego, mieszkańców i sponsorów sprawia, iż wciąż rośnie zainteresowanie Półmaratonem. Należy także zaznaczyć, że Półmaraton Wiązowski jest jedną z najstarszych tego typu imprez sportowych w Polsce i na stałe wpisał się w kalendarz imprez biegowych. Z tras biegowych korzystają na co dzień nie tylko lokalni mieszkańcy, ale też przyjezdni amatorzy sportów na wolnym powietrzu z całego Mazowsza. Ogromnym zainteresowaniem cieszą się także sploty kajakowe oraz pływanie na deskach sup. Te atrakcje ściągają wielu turystów spoza gminy. Na terenie działa kilka firm organizujących sploty. Realizacja autostrady sprawiłaby, że te tereny nie będą atrakcyjne turystycznie. Istotne jest, iż na terenie gminy znajduje się kilkanaście stajni, z których korzystają także mieszkańcy z Warszawy.
7. Podział gminy spowoduje fatalną destabilizację skoncentrowanego układu funkcji, w szczególności poprzez zamknięcie wielu dróg lokalnych, co znacznie skomplikuje korzystanie z istniejącej infrastruktury, m.in. ze służby zdrowia, prywatnych nieruchomości oraz ścieżek funkcjonujących zwyczajowo. Przełoży się to na brak możliwości samodzielnego dotarcia do szkół naszych dzieci czy korzystanie z ogólnodostępnych obiektów sportowych.
8. Podzielenie miejscowości drogą krajową znacznie wydłuży czas reakcji i dojazdu OSP do ewentualnego miejsca pożaru. Wpłynie to bardzo niekorzystnie na poczucie bezpieczeństwa mieszkańców.

9. Wzrosnie także **zagrożenie bezpieczeństwa** dzieci bawiących się na powietrzu i jeżdżących na rowerach po drogach lokalnych, przez co może się stać niedostępną formą spędzania czasu. Brak możliwości swobodnego przemieszczania się w obrębie podzielonych części gminy **utrudni utrzymanie bezpośrednich więzi z rówieśnikami i sąsiadami.**
10. Już dziś żyjemy w sąsiedztwie zmodernizowanych dróg S17/A2, które spowodowały większe natężenie ruchu drogowego. Ich bliska odległość, a co za tym idzie - zwiększona ilość pyłów zawieszonych PM w powietrzu, spotęgowana ilość emisji spalin i nasilony hałas, znacząco wpłynęły **negatywnie na nasz komfort życia.** Kolejna droga szybkiego ruchu zdecydowanie jeszcze go pogorszy.
11. 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 kredytem, pozbawienie możliwości życia i wypoczywania na terenach dziś będących oazą przyrody, czystego powietrza i spokoju, niewątpliwie **pogorszy kondycję psychiczną mieszkańców.**
12. Nadmierny i nieproporcjonalny wkład mieszkańców gminy Wiązowna w dobro wspólne aglomeracji, regionu i kraju. Przykłady rozbudowy linii energetycznej KV-400, S17 i budowa POW/A2 na terenie gminy świadczą, że lokalna społeczność poniosła już wyjątkowo wysokie koszty na rzecz korzyści wspólnej państwa. Jednak oczywisty do przewidzenia efekt OAW - całkowita dezintegracja społeczności, zerwanie żywych więzi społecznych i wieloletniej ciągłości tradycji, czyli praktyczna likwidacja naszej gminy, każe nam zaprotestować w poczuciu nieproporcjonalnie wysokiego wkładu wiązownian w dobro wspólne.

**Głos mieszkańców:**

„(...) Od dziesięć lat mieszkamy w miejscowości, która nie ma żadnych udogodnień. Mielibyśmy nauczyć się, jak żyć w trudnych warunkach, napisać o tym w mediach, żebyśmy mogli przetrwać. Jesteśmy tutaj od 20 lat i nie mamy żadnych szans na poprawę sytuacji. (...)”

„Mieszkać w zachodniej granicy korytarzy, gdzie nie ma żadnych udogodnień. (...)”

„(...)”

**[Redacted Signature]**

2022