

Adresaci petycji:

- 1) Prezes Rady Ministrów Donald Tusk
- 2) Minister Infrastruktury Dariusz Klimczak
- 3) Minister Klimatu i Środowiska Paulina Hennig-Kloska
- 4) Minister Funduszy i Polityki Regionalnej
Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz

**Podmiot
wnoszący petycję
(grupa
podmiotów)**

- 1) **Fundacja Dla Biebrzy;** ul. Władysława Reymonta 11 m 24; 18-400 Łomża, fundacja@dlabiebrzy.pl; KRS: 0000828586; reprezentowana przez
- 2) **Fundacja Greenmind** ul. Kaleńska 7/33, 04-367 Warszawa, kontakt@greenmind.pl KRS: 0000365733; reprezentowana przez
- 3) **Stowarzyszenie na rzecz Ochrony Krajobrazu kulturowego Mazur Sadyba;** Kadzidłowo 1, 12-220 Ruciane Nida; sadyba.mazury@gmail.com KRS: 0000204286; reprezentowane przez prezesa
- 4) **Stowarzyszenie Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków;** ul. Odrowąża 24, 05-270 Marki; biuro@otop.org.pl, KRS: 0000015808; reprezentowane przez

Informujemy, że zgodnie z Art. 4 ust. 2 pkt 1 (in fine) Ustawy o petycjach, osobą reprezentującą podmiot wnoszący petycję (grupę podmiotów) jest
- **Ul. Władysława Reymonta 11 m 24; 18-400 Łomża ,**
fundacja@dlabiebrzy.pl;

PETYCJA

Na podstawie art. 63 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej oraz art. 2 Ustawy o petycjach z dnia 11 lipca 2014 r. działając w interesie publicznym składamy poniższą petycję z wnioskiem podjęcia następujących działań na terenie województwa podlaskiego i warmińsko-mazurskiego:

- unieważnienia aktualnego Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030 i na lata następne, jako dokumentu opracowanego niezgodnie z obowiązującym prawem;
- przyjęcia nowego Programu Budowy Dróg Krajowych do roku 2030 i na lata następne, poprzedzonego wykonaniem poprawnej strategicznej ceny oddziaływania na środowisko z uwzględnieniem opracowania pod tytułem „*Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce*” – autor mgr inż. Jan Jakiel, konsultacje merytoryczne prof. dr. hab. inż. Andrzej Szarata, które zostało przekazane adresatom petycji w formie papierowej w czerwcu 2022 roku, a w szczególności:
 - rozpatrzenia alternatywy dla Via Carpatia (S19 i S16) w postaci drogi w korytarzu Łomża – Zambrów/Ostrów Mazowiecka – Siedlce – Lublin,
 - rozpatrzenia alternatywnego przebiegu dla drogi ekspresowej S16 Mrągowo – Ełk – Knyszyn w korytarzu Olsztyn – Szczytno – Łomża – Zambrów – Bielsk Podlaski,
- do czasu przyjęcia nowego PBDK 2030 wstrzymania wszelkich prac projektowych i budowlanych w korytarzu S19 na odcinku Lublin – Białystok i S16 Mrągowo – Ełk - Knyszyn

UZASADNIENIE

Zgodnie z art. 46 ust. 1 Ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (zwanej dalej Ustawą ooś) projekt Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. (z perspektywą do 2033 r.) wymaga

wykonania strategicznej oceny oddziaływania na środowisko.

Zgodnie z art. 51 Ustawy o oś Prognostyka oddziaływania na środowisko, biorąc pod uwagę cele i geograficzny zasięg dokumentu oraz cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru, powinna przedstawiać m.in. rozwiązania alternatywne do rozwiązań zawartych w projektowanym dokumencie wraz z uzasadnieniem ich wyboru oraz opis metod dokonania oceny prowadzącej do tego wyboru albo wyjaśnienie braku rozwiązań alternatywnych.

O konieczności analizy wariantów alternatywnych pisał też Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w swoim stanowisku z dnia 8 czerwca 2021 r. do oceny oddziaływania na środowisko wykonywanej na potrzeby przyjęcia nowego PBDK.

Wykonana ocena oddziaływania na środowisko, wykonana przed przyjęciem PBDK 2030, wymienia wiele inwestycji drogowych (w tym droga ekspresowa S16) mogących znacząco negatywnie oddziaływać na integralność wielu obszarów Natura 2000 natomiast brak jest jakiegokolwiek przedstawienia rozwiązań alternatywnych inwestycyjnych. Za wariant alternatywny nie można uznać zaniechania realizacji przedsięwzięcia, czy nawet całego PBDK. W prognozie oddziaływania na środowisko całkowicie błędnie przyjęto, że rozwiązaniem alternatywnym jest brak realizacji całego lub części Programu. Tym samym ocenę oddziaływania na środowisko dla PBDK 2030 wykonano na zasadzie zero-jedynkowej przyjmując jako wariant alternatywny jedynie brak realizacji programu w całości. Wariant zero można jedynie uznać za jeden z możliwych wariantów.

Strategiczna ocena oddziaływania na środowiska powinna natomiast wykazać rozwiązania alternatywne inwestycyjne wobec tych planowanych w PBDK, które mogą znacząco negatywnie oddziaływać na obszary Natura 2000. Tym samym projekt prognozy oddziaływania na środowisko w żaden sposób nie wykazuje też braku rozwiązań alternatywnych dla przedsięwzięć mogących znacząco negatywnie oddziaływać na integralność obszarów Natura 2000. Tym bardziej, że w ocenach możliwych konfliktów społecznych w Prognozie oddziaływania na środowisko wyraźnie napisano, że:

„za najistotniejsze, z perspektywy ryzyk związanych z wystąpieniem konfliktów uznajemy konflikty ponadnarodowe, których stroną może się stać Komisja Europejska i Trybunał Sprawiedliwości UE. Zaangażowanie KE i TSUE w sprawy dotyczące wyznaczania przebiegu dróg publicznych w Polsce jest możliwe w przypadkach, w których z oceny

wynika ryzyko znaczącego negatywnego oddziaływania na obszar Natura 2000, które nie zostało poddane ocenie habitatowej, lub wobec którego zostaną uruchomione procedury decyzyjne bez analizy wariantów alternatywnych,,- str. 240 dokumentu.

Czyli z jednej strony Prognoza oddziaływania na środowisko uznaje, że jedynym rozwiązaniem alternatywnym może być brak realizacji PBDK (wariant zero), a z drugiej ostrzega o możliwych poważnych konfliktach ponadnarodowych wynikających z braku analizy wariantów alternatywnych inwestycyjnych. Tymczasem właśnie w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko należało dokonać analizy możliwych wariantów alternatywnych inwestycyjnych lub wykazać ich brak.

Powyższe dyskwalifikuje wykonaną na potrzeby PBDK ocenę oddziaływania na środowisko jako ocenę strategiczną, a co za tym idzie, przyjęty przez Radę Ministrów PBDK do roku 2030 nie może być uznany za dokument wykonany zgodnie z obowiązującym prawem. Naszym zdaniem konflikty środowiskowe wynikające z wadliwie wykonanego PBDK mogą doprowadzić do uchylania wydawanych decyzji środowiskowych, a nawet do poważnych reperkusji ze strony organów UE.

Podmioty wnoszące petycję wnioskują o unieważnienie PBDK 2030 i przyjęcie nowego Programu poprzedzonego strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko, w której zostaną poddane analizie możliwe warianty alternatywne inwestycyjne dla planowanych inwestycji mogących znacząco negatywnie oddziaływać na integralność obszarów Natura 2000. W przypadku dróg S16 i S19 należy przeanalizować możliwe alternatywne rozwiązania zawarte w dokumencie pod nazwą „Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce”, które zostało przekazane Ministerstwu Infrastruktury i GDDKiA w dniu 10 czerwca 2022 r.

Organizacje pozarządowe od wielu lat domagają się, by inwestor (GDDKiA) zlecił też analizę innych korytarzy dla przebiegu S16 i całej Via Carpatia. Do tej pory wszystkie apele organizacji pozarządowych pozostawały praktycznie bez reakcji. Zastrzeżenia organizacji pozarządowych potwierdził RDOŚ w Olsztynie odrzucając preferowany przez GDDKiA wariant, sugerując wariant dłuższy i znacznie kosztowniejszy - co tym bardziej wskazuje na konieczność poważnego traktowania postulatów społecznych. Dlatego w 2021 roku Fundacja Dla Biebrzy zamówiła niezależne studium, które by wykazało, czy są możliwe korytarze alternatywne dla S16 oraz dla Via Carpatia.

Dokument pod nazwą „*Studium sieciowe przebiegu Via Carpatia i S16 w północno-wschodniej Polsce*” (zwane dalej Studium sieciowym) dostępny jest na stronie internetowej <https://dlabiebrzy.pl>

Prace nad Studium prowadzone były pod nadzorem konsultacyjnym prof. dr. hab. inż. Andrzeja Szaraty, który uważany jest za jednego z najlepszych w Polsce specjalistów od systemów komunikacyjnych, w tym od prognoz ruchu. Warte podkreślenia jest, że prof. Andrzej Szarata 22 listopada 2022 roku został powołany przez prezydenta RP do Rady ds. Szkolnictwa Wyższego, Nauki i Innowacji.

Studium sieciowe zamówione przez Fundację Dla Biebrzy zawiera prognozy ruchu na lata 2040 i 2050 dla różnych wariantów sieci drogowej w północno-wschodniej Polsce. Przeanalizowano w sposób kompleksowy warianty preferowane przez polski rząd oraz proponowane przez organizacje pozarządowe. W sumie wykonano analizy aż 8 możliwych wariantów sieci drogowej w północno-wschodniej Polsce. Wyniki analiz ruchowych dobitnie pokazują, że:

- budowa S16 na odcinkach Mrągowo-Ełk i Ełk-Knyszyn nie ma swojego uzasadnienia ruchowego;
- pod względem ruchowym i funkcjonalnym warianty proponowane przez organizacje pozarządowe mogą być alternatywą dla przebiegów preferowanych przez GDDKiA, a wręcz wykazują większe obciążenie ruchem;
- istnieje też alternatywny i lepszy korytarz dla trasy tzw. Via Carpatia, w ciągu drogi krajowej nr 63 od Ostrowi Mazowieckiej przez Siedlce do Radzyna Podlaskiego.
- prognozy ruchu dla drogi S16 wykonywane na zamówienie GDDKiA są mocno przeszacowane, nawet o 50%.

Studium sieciowe jest ważnym dowodem w sprawie, że planowanie przebiegu dróg bez uprzedniej analizy różnych możliwych przebiegów na dłuższych odcinkach powoduje, że w sposób mało efektywny może przebiegać realizacja inwestycji drogowych ważnych w skali całego państwa i Unii Europejskiej. Jednocześnie też może dochodzić do nadmiernej ingerencji w środowisko przyrodnicze, co jest sprzeczne z dyrektywami Parlamentu Europejskiego i Rady - 2009/147/WE z 30 listopada 2009 w sprawie ochrony dzikiego ptactwa oraz 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory.

W tym przypadku realizacja S16 i Via Carpatia w wariantach proponowanych przez organizacje pozarządowe wprowadza te ciągi drogowe w obszary o wiele mniej wrażliwe pod względem przyrodniczym. Można powiedzieć stanowczo, że możliwa jest realizacja S16 i Via Carpatia z całkowitym ominięciem Krainy Wielkich Jezior

Mazurskich i Biebrzańskiego Parku Narodowego, a wręcz poprawne zaprojektowanie przebiegu tych dróg zwiększy ich zasadność ruchową i ekonomiczną.

Jako organizacje pozarządowe jesteśmy otwarci na wszelką merytoryczną dyskusję w tej sprawie w gronie eksperckim. Jednak od ponad 5 lat brak jest takiej dyskusji. Pomimo naszych petycji, a na prośbę o spotkanie wystosowanej do Ministra Infrastruktury, nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi.