

Trakt Warecki

interwencja dla
środowiska i społeczności



**zagrożenie
dla ludzi
i zwierząt**



**1200
aut / dobę**

**12 razy
więcej**
niż szacowano



Autorka publikacji

Małgorzata Chojecka

Współautorzy:

Agnieszka Płachno

Karol Marszycki

Anna Kolińska

Autorzy zdjęć:

Daniel Petryczkiewicz: 2, 3, 15, 17, 18, 30, 33, 57

Leszek Żybura: 1

Daria Szymańska: 14, 20, 47

Anna Kolińska: 4, 9, 10, 12, 16, 19, 24-27, 41, 43, 45, 46, 48, 51-56

Grzegorz Krowicki: 5, 11, 31, 32

Piotr Krawiecki: 21, 29

Edyta Wróbel: 44

Karol Marszycki: 28

Agnieszka Płachno: 42

Ewa Gaj: 49

z archiwum Szczepu Watra: 6-8, 23,

z archiwum Fundacji Alarm dla Klimatu: 22, 34-37, 40

PiasecznoNews..pl: 38

*Ktoś już kiedyś zastanawiał się nad tym, dlaczego zniszczenie
dzieła ludzkich rąk nazywa się wandalizmem, a gdy niszczone
jest dzieło natury, [...] mówi się, że to postęp.*

Jane Goodall,
Mądrość i cuda świata roślin

Trakt Warecki

– interwencja dla środowiska i społeczności



WPROWADZENIE

Prezentowana Państwu broszura dotyczy Traktu Wareckiego, który nie jest zwyczajną drogą powiatu piaseczyńskiego, co uzasadniamy wewnątrz niniejszego opracowania. To historyczny, turystyczny i cenny przyrodniczo szlak w Chojnowskim Parku Krajobrazowym. Do niedawna był on urokliwym, zacisznym i wolnym od pośpiechu miejscem, gdzie spacerowicze, zwierzęta i rowerzyści mogli bezpiecznie poruszać się po gruntowej, nierównej nawierzchni drogi.

Niestety jesienią 2022 roku część gruntowej nawierzchni pokrył asfalt, ciszę zagłuszył hałas pojazdów, a bezpieczeństwo znikło. Pomysł zaasfaltowania Traktu i uczynienia z niego drogi zbiorczej (KDZ) był na tyle kontrowersyjny, że od wiosny 2022 roku część mieszkańców chciała go zatrzymać, alarmując okoliczne organizacje pozarządowe i podejmując różnorodne działania. Smutny jest fakt, że głównie z powodu braku woli dialogu ze strony ówczesnego starosty piaseczyńskiego – asfalt (w zmienionej formie) wylano. Obecna sytuacja na Trakcie Wareckim, w jego asfaltowej części, jest nie do przyjęcia z wielu powodów, opisywanych w niniejszej broszurze. Dlatego właśnie Fundacja Alarm dla Klimatu wraz z Fundacją Dziedzictwo Przyrodnicze oraz Lokalną Organizacją Turystyczną „Wrota Karpat Wschodnich” podjęły się wspólnych działań w ramach projektu, który opisujemy wewnątrz broszury.

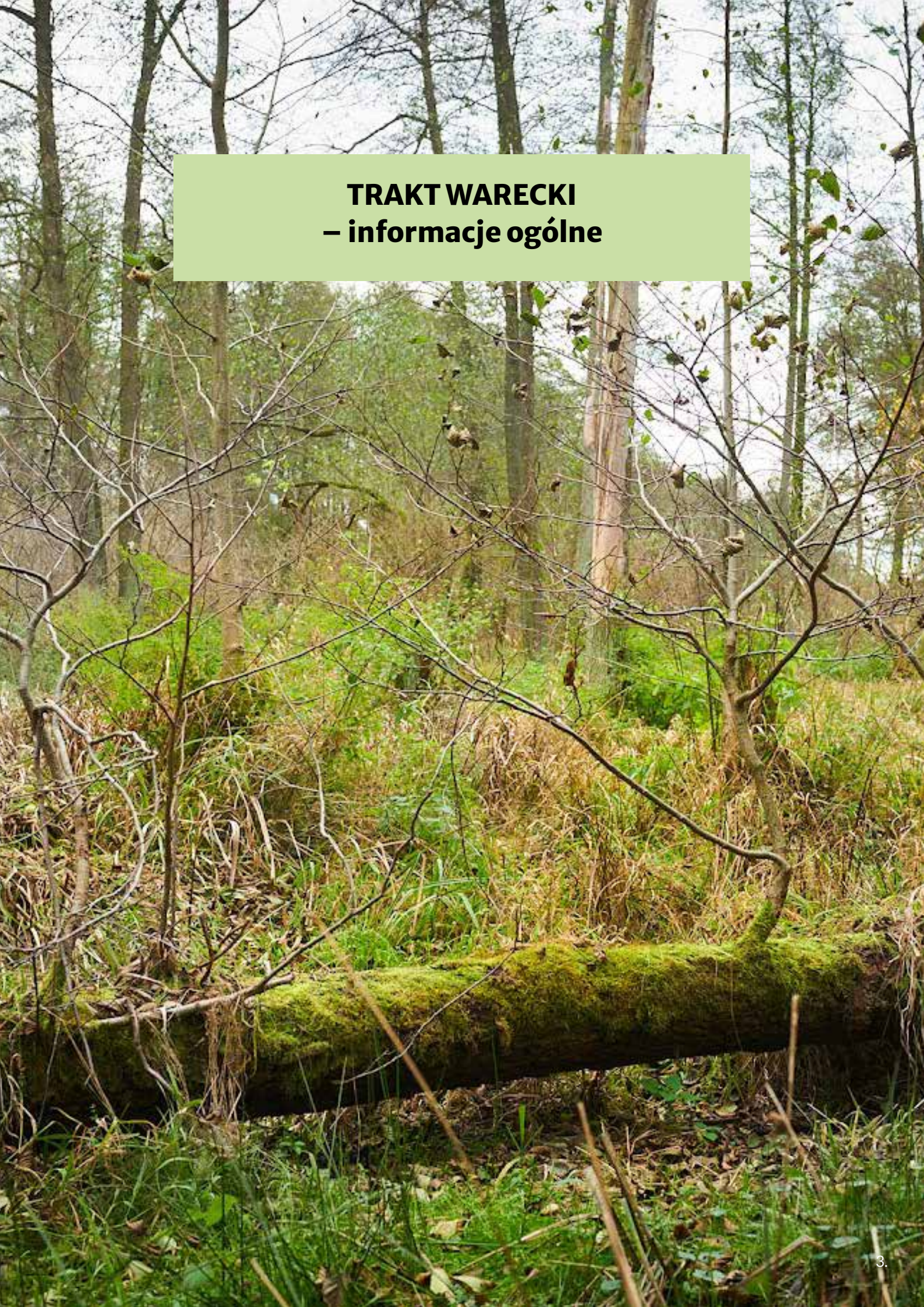
Jeden z okolicznych mieszkańców pisze: *„Gościniec Warecki to jedno z miejsc, które dobrze pamiętam z dzieciństwa spędzonego między Dolnym a Górnym Zalesiem. Piesze i rowerowe wycieczki po chojnowskich lasach, wypady nad rzekę – ten szeroki, piaszczysty, leśny dukt często był po drodze, stając się charakterystycznym punktem odniesienia. Gdy po kilkunastu latach powróciłem w te rejony, z radością odnotowałem, że w zmieniającym się szybko świecie pozostają urokliwe nietknięte miejsca – odkrywając je na nowo. Jak się jednak okazuje w przypadku Gościńca – do czasu. Dlatego gdy tylko dowiedziałem się o planach by poświęcić to miejsce dla źle rozumianej wygody, w imię kilku minut zaoszczędzonego czasu, natychmiast obudził się we mnie odruch sprzeciwu.”*

My również czuliśmy sprzeciw wobec planowanych i zrealizowanych na Trakcie Wareckim inwestycji drogowych. O tym jak ten sprzeciw wyrażaliśmy, jakie były podejmowane działania, dowiedzą się Państwo z tej publikacji.



SPIS TREŚCI

TRAKT WARECKI – informacje ogólne	8
Charakterystyka Traktu Wareckiego	9
Walory historyczne	10
Walory przyrodnicze	14
Walory społeczne	18
PROJEKT DROGOWY – Skąd się wzięły problemy?	20
DZIAŁANIA podejmowane przez mieszkańców	
i organizacje pozarządowe	28
PROJEKT Interwencja dla bezpieczeństwa ludzi i środowiska	36
Wyniki analiz eksperckich	40
Petycja i jej losy	53
Pakt dla Traktu	56
PODSUMOWANIE – Co się udało osiągnąć	57
ZAKOŃCZENIE	59
REKOMENDACJE DLA DZIAŁACZY	61
BIBLIOGRAFIA	63

A photograph of a forest landscape. In the foreground, a large, horizontal log covered in bright green moss lies on the ground. The log is surrounded by various green plants and some dry, brown grass. In the background, there are several tall, thin trees with bare branches, suggesting an autumn or winter setting. The sky is visible through the trees, appearing overcast. A light green rectangular box is overlaid on the upper part of the image, containing the title text.

TRAKT WARECKI – informacje ogólne

Charakterystyka Traktu Wareckiego

Trakt Warecki (na mapach: ul. Gościniec Warecki) to droga o unikatowym położeniu w skali regionu. Jest o niego oparty główny ruch turystyczny w gminie Piaseczno. Zaczyna się on 1500 m wcześniej, od zespołu przyrodniczo-krajobrazowego „Górki Szymona”, następnie prowadzi już Traktem Wareckim, zaczynającym się w Żabieńcu, wzdłuż rzeki Zielonej /Czarnej przez najcenniejsze w okolicy obszary chronione: obszary Natura 2000 Stawy w Żabieńcu i Rezerwat Uroczysko Stephana. Przy samym Trakcie mamy również obiekt turystyczny Zimne Doły. Podróżując dalej w stronę Krępy mijamy wieś Nowinki z kapliczką okoloną 2 sędziwymi dębami (tuż przy Trakcie). Kilometr dalej trafiamy na fragment krajobrazu otwartego z widokiem na rzekę – tutaj rosną 2 pomnikowe lipy. Potem Trakt przecina się z ul. Leśną, przy której rośnie sławny obecnie w całej Polsce 400-letni dąb zwany Dębem Harcerzy (to tutaj odbywają się zbiórki hufca) lub dębem Czarnorzec. Dąb ten jest bohaterem serialu telewizyjnego „Dewajtis”, a w 2014 r. został finalistą konkursu na Drzewo Roku organizowanym przez Klub Gaja. Wreszcie docieramy do skraju terenów leśnych, do ul. Podleśnej, przy której rośnie pomnik przyrody dąb „Wojtek”.

Trakt Warecki na odcinku Żabieniec - Krępa położony jest w największym w tej okolicy kompleksie Lasów Chojnowskich, który już przed inwestycją poszatowany był przez infrastrukturę liniową: na wschód od Traktu droga krajowa nr 79, na zachód linia kolejowa, w połowie traktu droga wojewódzka nr 873. Stanowią one istotne bariery ekologiczne.

Należy dodać, że Trakt Warecki leży w obszarze prawnie chronionym, na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego w strefie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w Krainie Doliny Jeziorki i jej dopływów. Biegnie tędy lokalny korytarz ekologiczny.

O położeniu Traktu Wareckiego lokalny przyrodnik dr Mirosław Grzyb, zaangażowany w działania na rzecz tegoż traktu, interesujący się lokalną historią napisał: *„Kiedy spojrzymy na mapę, zobaczymy, że ten fragment Traktu tworzy geograficzny „kręgosłup”, tych terenów, a kiedy przyjrzymy się historii, dojrzymy rolę Traktu Wareckiego jako „historycznego kręgosłupa” okolicy*”. To właśnie pan Mirosław Grzyb zebrał i opracował dane historyczne dotyczące Traktu Wareckiego i jego okolicy, które prezentujemy poniżej.

Walory historyczne

Trakt Warecki stanowi ciąg komunikacyjny wokół którego rozgrywały się ważne wydarzenia historyczne. Jest on dawnym szlakiem handlowym, który na odcinku Krępa – Żabieniec przetrwał w niezmiennym kształcie. “Od niepamiętnych czasów aż do końca XIX w. [...] był [Trakt Warecki] najważniejszym szlakiem komunikacyjnym z Warszawy przez Piaseczno do Warki.” – piszą S. Hofman i D. Zając w publikacji “Tradycja Mazowska”. Zdaniem mieszkańca wsi Nowinki Ś.P. Pana Longina, lokalnego gawędziarza, miłośnika historii, początki istnienia tego szlaku sięgają czasów Książąt Mazowieckich. Jak się dowiemy z dalszej części opracowania tak też faktycznie było.

Na Trakcie Wareckim i w jego okolicy miały miejsce epizody historyczne, związane z kluczowymi wydarzeniami w dziejach Polski : powstanie kościuszkowskie, powstanie styczniowe, starcia zbrojne i przegrupowania w trakcie obu wojen światowych w XX w. Lokalni historycy nazywają to miejsce Traktem Martyrologii II wojny światowej. Wokół Traktu znajdują się obiekty pamięci, ważne dla tożsamości kulturowej lokalnej społeczności: ślady okopów z okresu I wojny światowej, przydrożna kapliczka sprzed około 150 lat, liczne mogiły i miejsca pamięci związane z wydarzeniami okupacji i oporu podczas II wojny światowej. Rosną tutaj świadkowie historii – wiekowe drzewa, jak dąb Czarnorzec (o którym była mowa we wstępie) czy dąb Wojtek, nieco dalej przy ul. Podleśnej.

Ze względu na liczne artefakty historyczne część lasu wokół traktu została sklasyfikowana jako las kluczowy dla tożsamości kulturowej lokalnej społeczności (HCVF 6).

Najważniejsze wydarzenia historyczne, które miały miejsce w tej okolicy:

il. 1



Powstanie Kościuszkowskie (XVIII w.)

W lipcu 1774 r. na wezwanie Naczelnika Tadeusza Kościuszki siły gen. Józefa Zajączka, w ciągu jednego dnia przeszły z Warki do Piaseczna Traktem Wareckim, aby wziąć udział w Bitwie pod Gołkowem, która rozegrała się w dniach 7-9 lipca.

il. 2



Powstanie Styczniowe (XIX w.)

W maju 1863 r. Traktem podążał w kierunku pobliskiej karczmy w Pilawie oddział powstańczy Władysława Kononowicza.

il. 3



I wojna światowa (XX w.)

W 1915 roku, Trakt Warecki stanowił umocnioną pozycję drugiej linii okopów rosyjskich od wsi Nowinki aż do Żabieńca.

il. 4



II wojna światowa (XX w.)

Trakt Warecki stał się wewnętrznym szlakiem komunikacyjnym tzw. „Rzeczypospolitej Chojnowskiej”, epizodu związanego z historią Powstania Warszawskiego. W Lasach Chojnowskich stacjonował oddział Armii Krajowej z Biłgoraja porucznika „Lancy” (w Nowinkach) oraz Kompania Leśna im. por. „Szarego”, która przeniosła się do zabudowań w uroczysku Zimny Dół. 25 sierpnia 1944r. na Trakt Warecki od strony Żabieńca weszły niemieckie i ukraińskie oddziały SS. Niemcy dokonali pacyfikacji wsi Nowinki, paląc wszystkie budynki, gdzie kwaterował oddział z Biłgoraja (sam oddział por. „Lancy” zdołał ewakuować się do lasu). Warto też dodać, że w latach 1942-1944 r. okupanci rozstrzelali w rejonie Traktu Wareckiego ok. 230 osób, w większości członków AK, więźniów Pawiaka, Mokotowa oraz pojmanych w trakcie walk Powstania Warszawskiego.

il. 5



Harcerstwo (XXI w.)

W roku 2016 w wyniku działań Fundacji „Dom Zośki” Zalesia Dolnego wytyczono trasy Rajdu im. Tadeusza „Zośki” Zawadzkiego – fragmenty 2 tras wyznaczono właśnie wzdłuż Traktu Wareckiego, części obecnie pokrytej asfaltem.

Il. 1 – Pomnik Bitwy pod Gołkowem w Zalesiu Dolnym.

Il. 2 – Władysław Kononowicz. Źródło: Wikipedia

Il. 3 – Pozostałości okopów z czasów I wojny światowej usytuowanych wzdłuż Traktu Wareckiego.

Il. 4 – Pomnik ofiar

Il. 5 - Dom Zośki w Zalesiu Dolnym. Źródło fanpejdż Fundacji Dom Zośki





Walory przyrodnicze

Trakt Warecki jako szlak gruntowy stanowił część leśnego ekosystemu. Położony jest w strefie objętej ochroną prawną na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego, w obszarze zróżnicowanym biologicznie, pomiędzy Lasem a Rzeką. Dzięki takiemu usytuowaniu wytworzyły się tu doskonałe warunki do życia dla wielu gatunków flory i fauny. W mozaice zbiorowisk leśnych, na którą składają się m.in. grądy i łęgi, występują chronione i rzadkie gatunki roślin i zwierząt.

Chojnowski Park Krajobrazowy (pow. 67,96 km², otulina 47,27 km²) w całości leży na terenie powiatu piaseczyńskiego. Od roku 2010 wchodzi w skład Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych, wraz z parkami krajobrazowymi: Mazowieckim, Brudzeńskim, Kozienickim i Nadbużańskim. Jest elementem Zielonego Pierścienia Warszawy i pasa obszarów chronionych ciągnącego się od Mazowieckiego PK po Bolimowski Park Krajobrazowy, posiada Plan Ochrony (uchwała nr 228/19 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 17 grudnia 2019 r.)

Cenne siedliska przyrodnicze chronione dyrektywami UE - grądy (dyrektywa 91/70) i łęgi (dyrektywa 91/E0). Grądy to wielogatunkowe lasy liściaste. Udział ekosystemów, które zachowały cechy grądów, szacuje się dziś na zaledwie 3% lasów Polski. Łęgi to lasy które wykształciły się na glebach zalewanych wodami rzecznyymi, odznaczają się ponadprzeciętnym bogactwem związanej z nimi flory i fauny. W nadleśnictwie Chojnów łęgi stanowią zaledwie 0,5% areалу).

Torfowisko (kod siedliska 7140), torfowisko przejściowe trzęsawisko, opisywane też jako bagno. To siedlisko płazie leży około 250 m od Traktu, który usytuowany jest znacznie wyżej. Istnieje więc zagrożenie, że zanieczyszczenia z drogi będą spływać do torfowiska.

Rezerwat Uroczysko Stephana (utworzony w 1989 r., 60 ha) jest największym rezerwatem w Nadleśnictwie Chojnów.

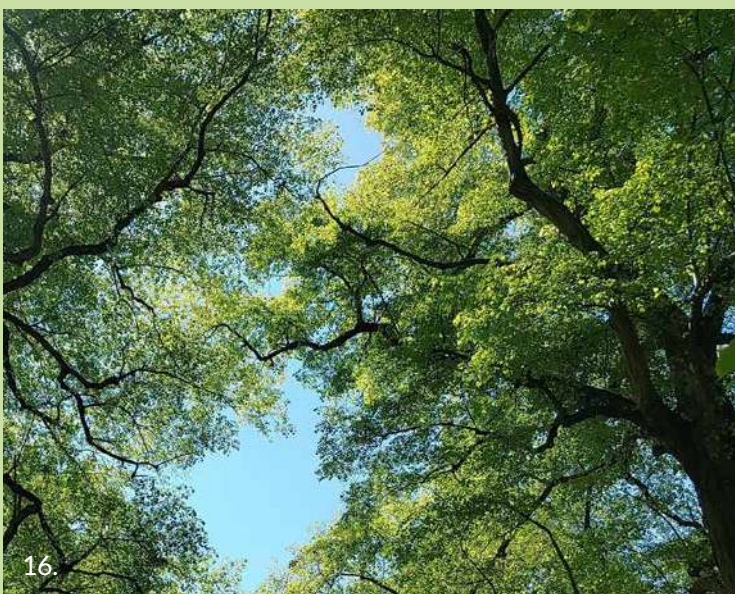
Natura 2000 Stawy w Żabieńcu (PLH14_19). Stawy zasilane są wodami rzeki płynącej wzdłuż Traktu. Jest to jedno z najważniejszych miejsc występowania na centralnym Mazowszu i w tzw. Zielonym Pierścieniu Aglomeracji Warszawskiej dwóch gatunków płazów – traszki grzebieniastej i kumaka nizinnego – wymienionych w Dyrektywie Siedliskowej UE.

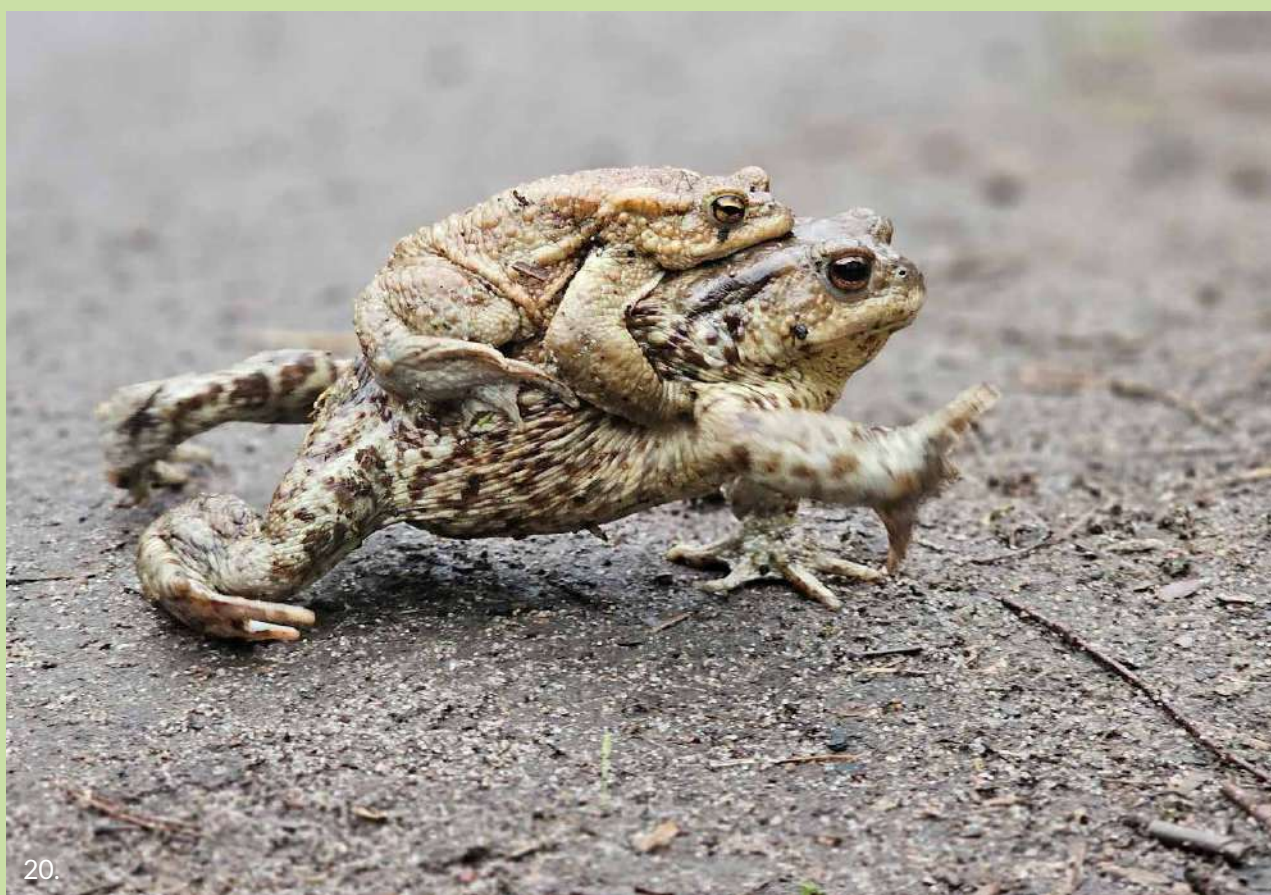
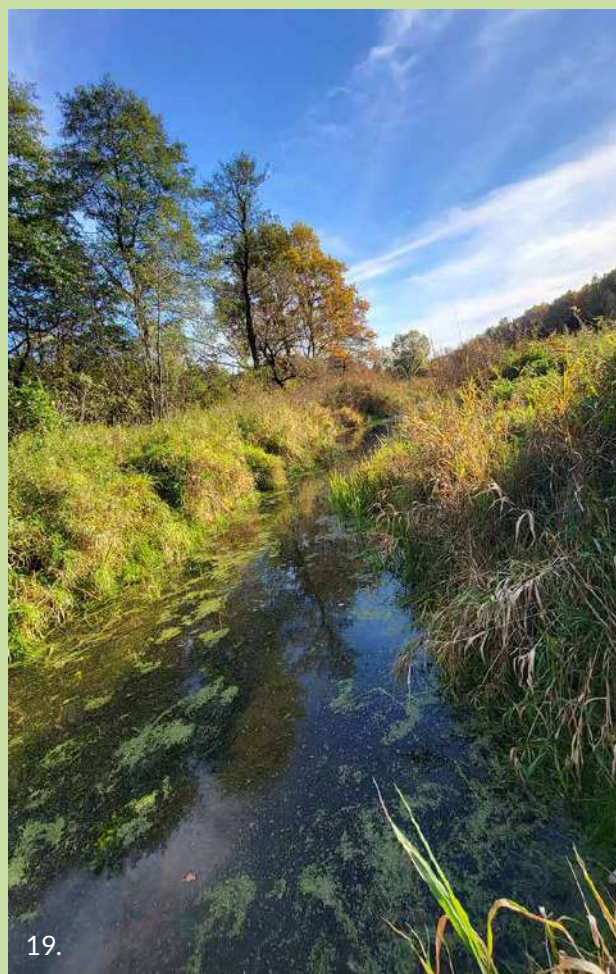
Ponadto na odcinku Nowinki – Krępa przy Trakcie występują stanowiska chronionego gatunków storczyka (kruszczyka szerokolistnego). Przy samej drodze znajdują się wiekowe drzewa, w tym pomnik przyrody Lipa drobnolistna obwód 335 cm. W odległości 100 - 150m od asfaltowej części Traktu występują oczka wodne i rozlewiska (siedliska płazów m.in. kumaka nizinnego, traszek, żaby moczarowej i – w okresie godów – ropuchy szarej). Łącznie w obszarze wokół asfaltowego odcinka Traktu Wareckiego występują 54 gatunki naturalne, w tym: nietoperze (mopek), 7 gatunków płazów (w tym kumak nizinny, rzekotka), 31 gatunków ptaków (w tym dzięcioł czarny, puszczyk), nad rzeką mieszkają bobry.

Trakt stanowi lokalny korytarz ekologiczny - zwierzęta migrują przez drogę do wodopoju, do zimowisk, do miejsc rozrodu. Wprowadzenie intensywnego ruchu kołowego zagraża stabilności ekosystemu, w tym utrzymaniu powiązań w obrębie Parku oraz powiązań z zewnętrznymi układami przyrodniczymi.

Na walory krajobrazowe Traktu Wareckiego składa się samo ukształtowanie przestrzenne drogi – malownicze zakręty, perspektywy widokowe, elementy otoczenia: majestatyczność leśnego starodrzewu, skarpy ziemne.







Walory społeczne

O walorach turystycznych i wypoczynkowych Traktu decyduje bliskość wody i otwarta przestrzeń Żabienieckich Stawów. To tu zaczynają się liczne szlaki i ścieżki, w tym urządzony przez Nadleśnictwo Chojnów leśny szlak dydaktyczno-turystyczny o długości 4 km, wyposażony w tablice edukacyjne. Warto od niego zacząć zwiedzanie okolicy. Ponadto jest to znakomite miejsce do obserwacji ptaków, które wiosną rozbrzmiewa rechotem żab i kumkaniem kumaków.

Szlaki turystyczne przechodzące przez Trakt:



Chojnowski Szlak Rowerowy – z parku kultury w Powsinie do Góry Kalwarii

<https://mazowsze.szlaki.pttk.pl/817-pttk-mazowsze-chojnowski-szlak-rowerowy>

https://czaswlas.pl/mapa?search=1&s_rowerem=1&s_nazwa=&m_zoom=13&m_lat=52.009764636582425&m_lng=21.074608470145883



Warszawska Obwodnica Turystyczna – na odcinku Nowinki – Ulica Leśna

<https://parkiotwock.pl/images/parki/chojnowski-park-krajobrazowy/pliki/Chojnowski%20PK%20100%20%20NOWY.pdf>



Szlak konny

https://czaswlas.pl/mapa?search=1&s_konno=1&s_nazwa=&m_zoom=13&m_lat=52.0196666702895&m_lng=21.064925992501024



Szlak pieszy

https://czaswlas.pl/mapa?search=1&s_pieszo=1&s_nazwa=&m_zoom=13&m_lat=52.014653855914155&m_lng=21.075467506834865



Szlak historyczny (rajd im. "Zośki"), krajobrazowo-przyrodniczy

Mieszkańcy i odwiedzający okolicę Traktu przybywali tu licznie aby cieszyć oko pięknymi krajobrazami, mieć kontakt z przyrodą, odwiedzać miejsca historyczne, uprawiać sport lub po prostu odpoczywać.

Turyści najczęściej odwiedzają Uroczysko Zimne Doły – najpopularniejsze miejsce wypoczynku w Chojnowskim Parku Krajobrazowym. Jest to polana piknikowa z 13 wiatami wypoczynkowymi, miejscami na ogniska, leśnym placem zabaw, wieżą widokową, parkiem linowym. Leży ona na zboczu doliny rzeki Zielonej.

Polana powstała na miejscu spalonej, w trakcie II wojny światowej gajówki. 25 sierpnia 1944 r. miało miejsce tu starcie pomiędzy samodzielnym batalionem im. brygadiera Mączyńskiego Narodowych Sił Zbrojnych a wojskami niemieckimi. Poległ dowódca kompanii ppor. Orłowicz i czterech jego żołnierzy. Upamiętnia to pomnik zwany Szańcem Nieugiętych przy Trakcie Wareckim.



21.



22.



23.

PROJEKT DROGOWY

Skąd się wzięły problemy?



Projekt drogowy

Biorąc pod uwagę wszystkie przedstawione walory Traktu Wareckiego i okolic możemy przyjąć, że poczynając od Żabieńca, przez Zimne Doły, Zalesie Górne, Nowinki i dalej w kierunku Krępy – obcowanie z przyrodą bez zakłóceń było możliwe na odcinku prawie 8 km. Wprawdzie Trakt miał wyasfaltowany ostatni odcinek, ale był na tyle wąski (4,5 m) i krótki (ok. 1 km), że nie powodował on zwiększonego ruchu. Sytuacja zmieniła się diametralnie po położeniu nawierzchni bitumicznej długości 2,3 km, poczynając od drogi wojewódzkiej, a kończąc na już istniejącym asfalcie. W ten sposób odcinek drogi powiatowej nr 2823W Krępa – Nowinki zyskał asfalt na całej długości i stał się skrótem dla ruchu samochodowego. Wydłużenie odcinka asfaltowego zabrało turystom około 3,5 km szlaku i ograniczając obszar do spokojnej eksploracji.

Wprowadzenie intensywnego ruchu kołowego do serca Chojnowskiego Parku Krajobrazowego sprawiło, że hałas jest słyszalny praktycznie na całym obszarze od Traktu do drogi krajowej DK79.

Historia sprzeciwu społeczności lokalnej wobec projektu przebudowy drogi rozpoczęła się wiosną 2022 roku od oznaczenia czerwonymi kropkami drzew przy Trakcie. Zaalarmowani mieszkańcy dotarli do informacji o rozbudowie drogi. Korzystając z prawa dostępu do informacji publicznej uzyskali wgląd do dokumentacji technicznej i dowiedzieli się, że zgodnie z projektem ma dojść do wycinki dużej liczby drzew oraz przebudowy skarp i obsiania ich trawą, mimo tego, że teren objęty inwestycją w całości położony jest w Chojnowskim Parku Krajobrazowym posiadającym plan ochrony. Ponadto, chociaż inwestycja w większości miała być usytuowana lesie i terenie niezamieszkanym, a teren zamieszkanym stanowiła rzadka zabudowa jednorodzinna i rekreacyjna (głównie jednostronna), zaplanowano szeroką drogę (7,5 m asfaltu) z infrastrukturą tj. latarnie, ścieżka rowerowa, pobocza (w sumie 9,5 m pasa drogowego), a obszar inwestycji obejmować pas nawet 15 m szerokości, w części porośnięty drzewami, które przeznaczono do wycinki.

Projekt nie był – wbrew retoryce starostwa – odpowiedzią na potrzeby części mieszkańców, którym zależało na wygodnym dojeździe do posesji w miejscowości Nowinki przy zachowaniu jej lokalnego i rekreacyjnego charakteru, bez poszerzania drogi.

Co ciekawe, na długo przed realizacją przebudowy Traktu, na stronie dewelopera planującego budowę dużego osiedla mieszkaniowego w miejscowości Krępa, położonej tuż za granicą parku, pojawiła się mapa z informacją: „dojazd Traktem Wareckim do Piaseczna krótszy o 5 minut”. (tutaj zdjęcie mapki z tą info.) Wywołało to spekulacje co do rzeczywistych motywacji, które stały za przebudową drogi i obawy przed prawdopodobnym znacznym zwiększeniem natężenia ruchu.

Dokładna analiza karty informacyjnej przedsięwzięcia (KIP), na podstawie której kolejne organa wydawały decyzje wykazała, że podano w niej błędne informacje.

Po pierwsze w rozdziale „Skala przedsięwzięcia – dane dotyczące natężenia ruchu” określono prognozowane natężenie ruchu. Miało ono wzrosnąć z ówczesnych 69 pojazdów na dobę o kolejnych 32 samochody osobowe i 1 samochód dostawczy (w sumie do 102 pojazdów na dobę). Nie przewidywano ruchu motocykli, samochodów ciężarowych i ciągników. To nasunęło pytania:

? Jak to możliwe, że przyjęto takie wyliczenia, skoro droga asfaltowa miała być skrótem do drogi wojewódzkiej, co implikowałoby znacznie większe natężenie ruchu?

? Jak to możliwe, że dla dodatkowych 33 dodatkowych samochodów zaplanowano takiego rozmiaru kosztowną inwestycję celu publicznego?

Po drugie w KIP napisano, niezgodnie ze stanem faktycznym, że drogi powiatowej nr 2823W w granicach opracowania nie przecina żaden korytarz ekologiczny. Pominęto również informację, o tym że w wydzieleniach leśnych leżących w granicach oddziaływania inwestycji znajdują się chronione siedliska przyrodnicze. Posunięto się nawet do tego, że w rozdziale „Skala przedsięwzięcia. Wpływ przedsięwzięcia na klimat” można było przeczytać, że **„wzrost natężenia ruchu na projektowanej drodze będzie znikomy, a stan nawierzchni ulegnie poprawie, dojdzie do zmniejszenia hałasu i emisji spalin. Zatem inwestycję należy traktować jako działanie łagodzące wpływ drogi na klimat”!!!** Zaś „zaniechanie inwestycji spowoduje pogłębianie negatywnego wpływu drogi na środowisko przyrodnicze oraz ludzi (wzrost emisji hałasu i spalin na skutek pogarszającego się stanu drogi).”

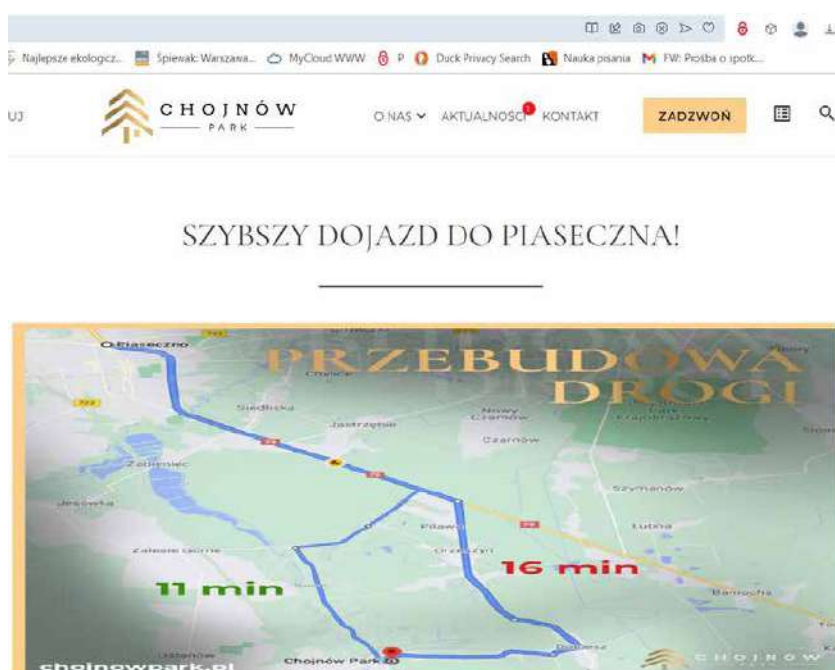
? Zastanawiające jest również uzasadnienie decyzji ZRID, iż „inwestycja będzie realizowana w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego”. Tymczasem

statystyki policyjne wykazały, że w ciągu ostatnich 10 lat nie doszło na tej drodze do wypadków śmiertelnych z udziałem zwierząt, czy ludzi.

? Kolejne wątpliwości budziła opinia Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ), w której stwierdzono, że „dla przedsięwzięcia nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko”. Stało się tak, mimo że:

- jak opisano w karcie informacyjnej projektu (KIP) „inwestycja zaliczona jest do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko”, gdyż polega na rozbudowie „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km” (rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. 2019 poz. 1839) z § 3 ust. 1, pkt. 62). Ponadto powierzchnia istniejącego pasa drogowego 19 tys. m² ma zwiększyć się niemal dwukrotnie do 35,5 tys. m²;
- inwestycja była usytuowana na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego objętego planem ochrony (Uchwały nr 228/19 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 17 grudnia 2019 r.), co było wzmiankowane w Opinii, a projekt przewidywał znaczną ingerencję w drzewostan, zieleń niską oraz zakładał zmiany w ukształtowaniu terenu.

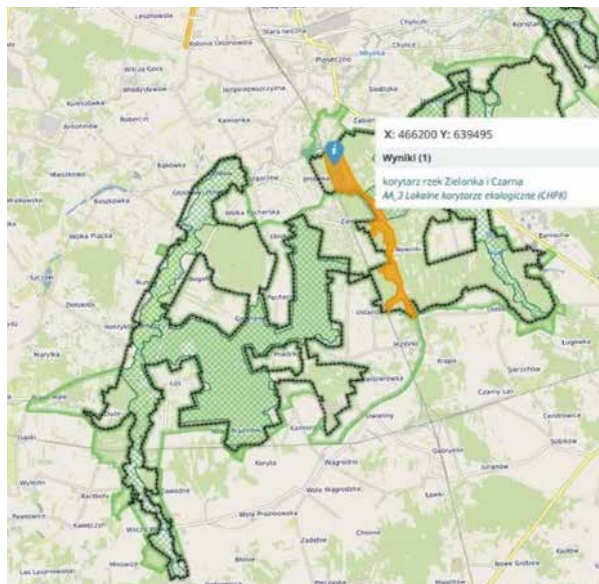
Decyzja Środowiskowa (nr 3/2021) wydana przez gminę Piaseczno zawierała zapisy skopiowane bezrefleksyjnie z postanowienia RDOŚ.



Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie i gmina Piaseczno nie uwzględniły następujących faktów:

Występowania w obszarze inwestycji lokalnego korytarza ekologicznego

Zgodnie z zapisami Planu Ochrony dla Chojnowskiego Parku Krajobrazowego tereny na zachód od drogi powiatowej 2823W Krępa-Nowinki, jak również niewielki fragment terenu położonego na zachód od ww. drogi sąsiadujący z zabudową na północnym jej krańcu, składają się na lokalny korytarz ekologiczny rzek Zielonej i Czarnej. Korytarz ten biegnie od Stawów w Żabieńcu na północy (granicę korytarza stanowi ulica Główna w Żabieńcu) do mniej więcej ulicy Krótkiej w Dobieszu i obejmuje Żabienieckie Stawy oraz koryto rzeki Zielonej w swojej północnej części, sąsiadujący z rzeką od strony wschodniej fragment Lasów Chojnowskich w swojej środkowej części oraz dolinę rzeki Zielonej wraz z przyległymi łąkami, łęgami i fragmentami Lasów Chojnowskich w swojej południowej części. Korytarz wyznaczono do końca oddziału leśnego nr 205 w Leśnictwie Dobiesz. Rzeka Czarna stanowi wodopój dla lokalnej zwierzyny, a droga powiatowa nr 2823W leży na trasie migracji zwierząt. Szczególnie w jej północnej części (gdzie mieści się duża polana rekreacyjna i parkingi tzw. Zimne Doły) stwierdzono zagrożenie z powodu rozjeżdżania płazów i drobnych ssaków pomimo, że droga ta jest gruntowa.



Występowania cennych siedlisk przyrodniczych

Do szczegółowych celów ochrony Parku należy m.in. utrzymanie możliwości trwałego funkcjonowania populacji gatunków roślin, grzybów oraz zwierząt, poprzez zachowanie właściwego stanu ich ochrony oraz zachowanie, a tam gdzie jest to celowe odtwarzanie lub udrażnianie łączących je liniowych struktur, pełniących funkcje korytarzy ekologicznych. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi zlokalizowane są chronione siedliska grądów (siedlisko 9170). W innej części planowanej inwestycji pracownicy Chojnowskiego Parku Krajobrazowego stwierdzili stanowiska chronionego storczyka kruszczyka szerokolistnego (*Epipactis Helleborine*). Kruszczyk szerokolistny objęty jest ochroną częściową na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin. Kruszczyki szerokolistne rosną na skraju dróg, gdyż tam odnajdują większy dostęp do światła. Szczególnie licznie występowały po wschodniej stronie drogi, w miejscu, gdzie zaplanowano poszerzenie pasa drogowego. Po zrealizowaniu inwestycji z 30 stanowisk prawdopodobnie pozostały tylko 2!

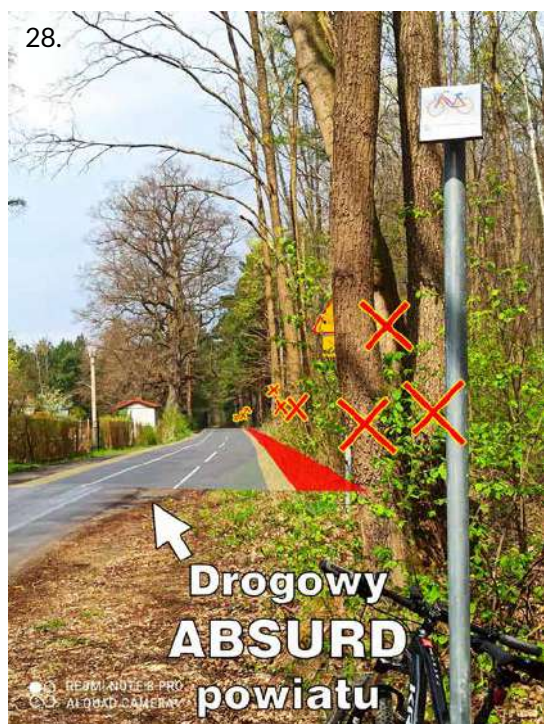
Położenia inwestycji w obszarze leśnym! W decyzji środowiskowej napisano iż „*przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami leśnymi oraz górskim*”.

Dodatkowo w rozdziale „Rodzaj, skala i usytuowania przedsięwzięcia” karty informacyjnej projektu można przeczytać, że „*przedsięwzięcie nie znajduje się na terenie żadnego obszaru mającego znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne*”. Tymczasem cały Trakt Warecki wraz ze swoim otoczeniem jest w rzeczywistości i w pamięci mieszkańców miejscem o znaczeniu historycznym i kulturowym (lasy HCVF6, pomniki pamięci, okopy) i być może tylko kwestią czasu jest wpisanie go do rejestru zabytków. W bezpośrednim sąsiedztwie drogi znajduje się 1 pomnik przyrody – lipa o obwodzie 335 cm, a także nie pomnikowe, acz cenne z punktu widzenia przyrodniczego i kulturowego dęby i kolejna lipa. Na działce drogowej w sąsiedztwie posesji 34/2 obręb 0042 Zalesie Górne znajduje się drewniany krzyż wokół którego rosną ww. dwa sędziwe dęby. Zgodnie z Rozporządzeniem z Nr 7 Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 kwietnia 2005 r. w sprawie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 75, poz. 1976), jednym z celów ochrony Parku jest zachowanie w krajobrazie Parku cennych z punktu widzenia historycznego i kulturowego miejsc pamięci narodowej, cmentarzy wojennych, kaplic i krzyży przydrożnych.

W decyzji środowiskowej zapisano, że nie przewiduje się powiązań z innymi przedsięwzięciami zrealizowanymi lub będącymi w trakcie realizacji, które mogą prowadzić do skumulowania oddziaływania na środowisko. Tymczasem z samego powstającego nieopodal osiedla

w momencie zakończenia inwestycji przybędzie na Trakcie jak szacują eksperci blisko 1200 pojazdów na dobę.

Warto dodać, że o inwestycji mieszkańcy i członkowie lokalnych organizacji pozarządowych, walczący o zachowanie wartości społecznych, przyrodniczych i historycznych Traktu, dowiedzieli się już po uprawomocnieniu się Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID). To ograniczyło ich możliwości interwencji i wykluczyło większość ścieżek prawnych. Zatem w pierwszej kolejności skupiono się na wywieraniu presji na władze samorządowe, aby wycofały się z podjętych decyzji lub ograniczyły planowane prace.





DZIAŁANIA
podejmowane przez mieszkańców
i organizacje pozarządowe



Kalendarium działań

26 marca 2022

Spacer – protest. W sercu Chojnowskiego Parku Krajobrazowego.

31 marca 2022

Na wniosek strony społecznej, w gminie Piaseczno odbyło się połączone posiedzenie Komisji Prawa i Bezpieczeństwa oraz Komisji Ochrony Środowiska i Ładu Przestrzennego w sprawie Traktu Wareckiego. Gmina poparła stronę społeczną składając wniosek o zmianę kategorii drogi z powiatowej na gminną i zobowiązała burmistrza do rozmów ze starostą. Zmiana kategorii drogi działać mogła na korzyść mieszkańców, ponieważ pozwoliłaby obniżyć jej standardy techniczne, a współpraca z gminą rysowała się obiecująco. To ułatwiłoby wprowadzenie rozwiązań, które ograniczą natężenie ruchu i prędkość poruszających się nią pojazdów oraz pozwolą zachować przynajmniej część wartości przyrodniczych, rekreacyjnych i historycznych Traktu. Niestety starostwo odrzuciło wówczas składany wniosek.

I Dzisiaj wiemy już, że zgodnie z art. 7 ustawy o drogach publicznych to gmina jest władna
 ● zmienić kategorię drogi i to do niej strona społeczna powinna kierować wniosek w tej sprawie, natomiast starostwo ma wydać opinię!

4 kwietnia 2022

Wystosowanie prośby o opinię na temat inwestycji do Dyrekcji Chojnowskiego Parku Krajobrazowego. W odpowiedzi Dyrektor Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych wykazał, że inwestycja stanowi zagrożenie dla realizacji celów Parku, w tym „*ograniczenia zanieczyszczenia i przekształcania gleb w wyniku silnej presji inwestycyjnej na coraz większe obszary w Parku i jego otulinie, a także rozwoju infrastruktury oraz wzrostu natężenia ruchu kołowego*”. Jej realizacja będzie miała konsekwencje w postaci zwiększenia śmiertelności owadów, płazów, gadów, ptaków i drobnych ssaków migrujących przez ten teren, dla których ochrony Park został powołany, a projektowana infrastruktura liniowa ograniczy możliwość migracji i doprowadzi do kolejnej fragmentacji terenu, obniżając jej wartość przyrodniczą. Ponadto planowane prace mogą zagrozić lipie pomnikowej, objętemu ochroną storczykowi kruszczykowi szerokolistnemu. Ogranicza też dostęp do historycznego krzyża z tabliczką i z dwoma wiekowymi dębami oraz mogiły rozstrzelanych 12 lutego 1943 r. więźniów Pawiaka.

Marzec-kwiecień 2022

Interwencja w Nadleśnictwie Chojnów dotycząca wycinki drzew i jej zakresu. W odpowiedzi Nadleśnictwo powołało się na Ustawę z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, według której stroną wydającą decyzję jest starostwo powiatowe. Nadleśnictwo nie może jej cofnąć, ale jako wykonawca ma obowiązek dokonania bezpłatnej wycinki drzew. Natomiast same drzewa są własnością Nadleśnictwa. Decyzja ZRID zwiększa więc pozysk drewna z lasu ponad zakres wyznaczony przez Plan Urządzenia Lasu. Drzewa ostatecznie nie zostały wycięte, starostwo zapłaciło odszkodowanie leśnikom i w chwili obecnej to starostwo jest właścicielem pasa ziemi, na której one rosną.

6 kwietnia 2022

Wniosek do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o wstrzymanie prac związanych z budową drogi z powodu przeznaczenia do wycinki dużej liczby drzew na terenie objętego planem ochrony Chojnowskiego Parku Krajobrazowego oraz bezpośredniego zagrożenia pomnika przyrody i 2 drzew o rozmiarach pomnikowych, jak również rosnącego przy drodze kruszczyka szerokolistnego oraz dzikich zapylaczy rezydujących w skarpach przeznaczonych do niwelacji. W uzasadnieniu znalazła się również informacja o zagrożeniu dla korytarza ekologicznego, w tym objętego ochroną kumaka nizinnego i 17 innych gatunków płazów. W projekcie nie zaproponowano przepustów dla płazów, ani żadnych innych form zabezpieczenia czy spowolnienia ruchu, aby ograniczyć śmiertelność dzikich zwierząt, podczas gdy jest to główny szlak migracji zwierząt do wodopoju. Wniosek został odrzucony z przyczyn formalnych, a w odpowiedzi na maila RDOŚ stwierdził, że „wszystkie oddziaływania na etapie realizacji będą miały charakter krótkotrwały, ograniczony przestrzennie i nie będą miały istotnego znaczenia dla bioróżnorodności” i nie ograniczą migracji zwierząt na terenie Chojnowskiego Parku Krajobrazowego, ponieważ „inwestycja dotyczy budowy drogi o lokalnym charakterze, o przepustowości i prędkości poruszania się pojazdów niepowodującej istotnego zakłócenia migracji zwierząt”.

11 kwietnia 2022

Wniosek do Wojewody Mazowieckiego, sygnowany przez lokalne stowarzyszenie, o stwierdzenie nieważności decyzji ZRID (o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej) wydanej przez starostę powiatowego oraz wstrzymanie jej wykonalności z uwagi na sprzeczność z decyzją środowiskową wydaną przez gminę Piaseczno oraz sprzeczność z celami ochrony Chojnowskiego Parku Krajobrazowego.

W okresie od kwietnia do czerwca podobne wnioski złożyły jeszcze dwie inne lokalne organizacje społeczne. W odpowiedzi Wojewoda umorzył postępowanie unieważnieniowe, przy czym Wydział Infrastruktury urzędu wojewódzkiego, właściwy do rozpatrzenia wniosków, wielokrotnie przekraczał przewidziane ustawowo terminy. Sygnatariusze wniosków skierowali w związku z tym ponaglenie do Ministra Rozwoju i Technologii.

Ministerstwo podjęło działania w związku z ponagleniem dopiero po wydaniu przez Wojewodę decyzji umarzającej. Należy zwrócić uwagę, że zarówno urząd wojewódzki, jak i ministerstwo, powołując się na wady formalne wniosków i ponagleń, skutecznie wydłużały procedury, czego konsekwencją było w szczególności niezapobieżenie realizacji inwestycji. Strona społeczna złożyła odwołanie od postanowienia Wojewody do Ministra Rozwoju i Technologii. Do połowy kwietnia 2024 r. ministerstwo nie przesłało żadnej odpowiedzi.

14 kwietnia 2022

Złożenie stanowiska 12 organizacji lokalnych wobec rozbudowy drogi nr 2823 Krępa-Nowinki do Starosty Piaseczyńskiego wyrażającego protest przeciw projektowi, którego realizacja umożliwi ruch tranzytowy i zaburzy możliwość korzystania ze szlaku pieszo-rowerowego, dostępu do miejsc historycznych oraz zagrazi życiu dzikich zwierząt, w tym gatunków chronionych. Celem apelu było odstąpienie od rozbudowy drogi, wstrzymanie wszelkich prac przygotowawczych oraz zmianę kategorii drogi z powiatowej na gminną.

25 kwietnia 2022

W stacji Radio dla Ciebie odbyła się audycja na temat Traktu Wareckiego i rozbudowy drogi. Mimo zaproszenia nie pojawił się w studiu nikt ze strony starostwa. Nie pojawili się również przedstawiciele mieszkańców zainteresowanych budową drogi, chociaż byli namawiani do zabrania głosu przez redaktora programu).

28 kwietnia 2022

Posel Lewicy Krzysztof Gawkowski interweniował u starosty powiatowego. Złożył pismo, w którym powołał się na walory przyrodnicze i krajobrazowe oraz tożsamość kulturową Traktu, argumentując, że mogą one być poważnie naruszone przez „*planowaną drogę przelotową obciążoną znacznym ruchem kołowym*”.

5 maja 2022

Konferencja prasowa Posła RP Pawła Zalewskiego z udziałem Anny Szczęśniak z Polski 2050 służyła nagłośnieniu sprawy Traktu. To był apel o dialog pomiędzy samorządem,

mieszkańcami i innymi użytkownikami tego wyjątkowego miejsca. Po konferencji poseł P. Zalewski wraz z Anną Szczęśniak podjęli się próby mediacji udając się na bezpośrednie spotkanie ze starostą – niestety próba ta skończyła się niepowodzeniem.

10 maja 2022

Stowarzyszenie Przyjaciół Zalesia Górnego, Alarm dla Klimatu oraz Stowarzyszenie Polska 2050 utworzyły petycję do Starosty Piaseczyńskiego, która powtarzała postulaty ze stanowiska złożonego 14 kwietnia. Petycja ostatecznie została podpisana przez blisko 1900 osób.

15 maja 2022

Złożono wniosek do Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpis Traktu Wareckiego do Rejestru Zabytków. W uzasadnieniu podano, Trakt to leśny dukt będący zabytkowym szlakiem komunikacyjnym, który w niezmiennym stanie zachował przebieg na trasie od Żabiańca do Krępy. Ma on znaczenie dla tożsamości społeczności lokalnej i stanowi zarówno geograficzny, jak i historyczny kręgosłup okolicy o czym świadczą dane historyczne od XVIII w. oraz miejsca pamięci z okresu II wojny światowej. „Obecnie biegnie tu szlak pieszo-rowerowo-kołowy, oznaczony w przewodnikach jako lokalna atrakcja turystyczna, ze względu na szczególne walory przyrodnicze i historyczne”. Wniosek jest w trakcie procedowania.

■ Wniosek złożyło Stowarzyszenie Przyjaciół Zalesia Górnego. Niestety został odrzu-
● cony z przyczyn formalnych. We wrześniu kolejny wniosek został złożony przez Stowarzyszenie Ład na Mazowszu. Wniosek czeka na rozpatrzenie.

23 maja 2022

Złożenie wniosku do urzędu gminy Piaseczno o uznanie za pomniki przyrody dwóch dębów szypułkowych oraz bliźniaczej lipy rosnących przy Trakcie Wareckim.

Maj 2022

W maju odbyło się społeczne liczenie drzew zagrożonych wycinką, w wyniku którego stwierdzono 1481 szt. oznaczonych do usunięcia.

Sierpień 2022

Mimo apeli, petycji i różnych innych działań mieszkańców, lokalnych organizacji i polityków inwestycja została rozpoczęta.

5 września 2022

Strona społeczna w odpowiedzi opublikowała w mediach społecznościowych List Otwarty do Starosty. Jego głównym tematem była fałszywa narracja płynąca ze starostwa, że inwestycja nie zmieni charakteru Traktu Wareckiego i że jest ona zgodna z potrzebami mieszkańców. Społeczność lokalna wyraziła swoje obawy odnośnie wzrostu natężenia ruchu po zakończeniu inwestycji i utraty rekreacyjno-turystycznego wykorzystania Traktu oraz zagrożeń dla wartości przyrodniczych. W liście pojawiło się też pytanie, dlaczego ta właśnie droga jest forsowana w proponowanym kształcie, gdy w okolicy są rozmaite potrzeby remontowe oraz stwierdzenie, że Starosta rozpoczął prace mimo trwających postępowań u Wojewody i u Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Tego samego dnia Wirtualne Piaseczno opublikowało również list pożegnalny mieszkanki. Pożegnała się ona ze społecznością spacerowiczów, biegaczy i rowerzystów. Oto fragment: *„Podobnież ma powstać asfalt i droga będzie prosta, ale nie lokalna droga ze spowalniaczami, żebyście Kochani mogli, jak do tej pory z tej drogi korzystać, będąc jej najważniejszymi użytkownikami. Nie, to będzie droga zbiorcza, gdzie przeciętny Polak o ciężkiej nodze nie odmówi sobie przyjemności rozwijania zawrotnych prędkości. Czy na taką drogę wybieriecie się z dzieckiem lub psem? Podobnież ma powstać wąska ścieżka pieszo-rowerowa, gdzie cały dotychczasowy ruch Gościńcowy ma się zmieścić. Czy będziecie się tłoczyli na wąskiej ścieżce, kiedy obok Was będą śmigać auta, które teraz będą na tej drodze najważniejsze? Czy przez szum samochodów usłyszycie jeszcze śpiew ptaków?”*

14 września 2022

Protest przed Starostwem Powiatowym w Piasecznie z udziałem telewizji i lokalnej prasy. Starosta nie widział potrzeby, aby nawiązać dialog z mieszkańcami i gminą Piaseczno, która o to właśnie apelowała. Nie wyszedł również do pikietujących ani nie zaprosił ich do urzędu. Nieoficjalnie jednak do opinii publicznej przedostała się informacja, że inwestycja została ograniczona – *„Planowane jest utwardzenie w postaci asfaltowego pasa o szerokości 5 metrów, wraz z metrowym szutrowym poboczem. Ulica ta ma biec po istniejącym śladzie, a więc odstąpiono od planów likwidowania zakrętów. Dodatkowo ruch ma być spowalniany, ale nie wiadomo jeszcze w jakiej formie. Nieoficjalnie wiadomo też, że nie planuje się wycinki żadnych drzew wzdłuż Traktu Wareckiego”*.

15 września 2022

Złożono wniosek do Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w sprawie naruszenia warunków realizacji rozbudowy drogi powiatowej określonych

w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. W uzasadnieniu podano brak zabezpieczenia drzew, w tym również pomnika przyrody, zniszczenia pni i systemów korzeniowych w tym dębów o wymiarach pomnikowych oraz zniszczone stanowiska gatunków chronionych (zasypane masami ziemnymi podczas rozpoczętych prac). Powołano się również na ujęty w szczegółowych celach ochrony Chojnowskiego Parku Krajobrazowego wymóg ograniczenia i spowolnienia ruchu w obszarze CHPK, (a zwłaszcza na Trakcie Wareckim) stanowiącym lokalny korytarz ekologiczny i migracyjny zwierząt żyjących na terenie jest. W załącznikach przekazano m.in. dokumentację zdjęciową oraz opinię Dyrekcji Chojnowskiego Parku Krajobrazowego na temat Karty Informacyjnej Przedsięwzięcia, w której wykazała wszelkie błędy i nieprawidłowości dotyczące wpływu inwestycji na środowisko. W odpowiedzi WIOŚ odmówił wszczęcia postępowania, ponieważ może o nie wnioskować podmiot mający interes prawny czyli starosta, co jest kuriozalne! Nie podjął się również czynności z urzędu.

Grudzień 2022

Publikacja w mediach społecznościowych serii filmów Kuby Odechowskiego pt. „Perły w Pierścieniu”, z których dwa odcinki w całości zostały poświęcone przyrodniczym, społecznym i kulturowym walorom Traktu Wareckiego.

(https://www.youtube.com/watch?v=mI_zqJm3QCw)

Po zakończeniu inwestycji okazało się, że obawy mieszkańców się ziściły. Droga zyskała charakter przelotowy, a dobra nawierzchnia, brak kontroli radarowej oraz większych zakrętów przyczyniła się zarówno do zwiększenia ruchu, jak i podniesienia średniej prędkości, z którą poruszały się pojazdy. Rekreacyjno-turystyczny charakter Traktu został mocno zaburzony – piesi i rowerzyści unikają go ze względu na zagrożenie dla swojego zdrowia, a nawet życia. Giną drobne zwierzęta (płazy, gady, mięczaki, wiewiórki, krety, ptaki, a nawet owady i nietoperze, sarny).





PROJEKT
Interwencja dla bezpieczeństwa
ludzi i środowiska

UWA
JESTEŚ NA
SZLAKU
HISTORYCZNYM

UWA
JESTEŚ
SZLAKU
ROWEROW

JESTEM ZABA
i TĘDY IDE
DO MIEJSCA
ROZRODU - TO MOJ
SZLAK

A detailed illustration of a green frog, likely a common frog (Rana lessonae), is painted on the left side of the main sign. The frog is shown in profile, facing right, with its body and legs in various shades of green. It is positioned on a yellowish-green circular background that resembles a sun or a patch of ground.

PROJEKT INTERWENCYJNY dla bezpieczeństwa ludzi i środowiska

Lokalne inicjatywy zaczęły szukać środków na rozszerzenie swoich działań. Fundacji Alarm dla Klimatu (prowadzącej działania na rzecz traktu od samego początku) udało się – będąc partnerem w projekcie – uzyskać środki na projekt interwencyjny. Od września 2023 roku fundacja prowadziła wraz z Lokalną Organizacją Turystyczną Wrota Karpat Wschodnich oraz Fundacją Dziedzictwo Przyrodnicze projekt „Trakt Warecki – interwencja dla środowiska i społeczności”. Projekt został sfinansowany przez Islandię, Liechtenstein i Norwegię z Funduszy EOG w ramach Programu Aktywni Obywatele – Fundusz Regionalny. W projekcie punktem wyjścia działań na rzecz spowolnienia i zmniejszenia ruchu na Trakcie Wareckim jest wspólnota interesów mieszkańców, turystów i lokalnej fauny.

Celem projektu było doprowadzenie do dialogu między interesariuszami instytucjonalnymi (starostwo, gmina, dyrekcja Chojnowskiego Parku Krajobrazowego) i stroną społeczną, jak również wykonanie niezbędnych badań, dzięki którym możliwe stanie się zaproponowanie najlepszych w danej sytuacji rozwiązań -dla bezpieczeństwa społeczności i środowiska.

W ramach projektu zaplanowano m.in.:

- **opracowanie specjalistycznych analiz** (w tym badania natężenia ruchu oraz analizy przyrodnicze) oraz wypracowanie rekomendacji dla spowolnienia i ograniczenia ruchu na Trakcie Wareckim, korzystnych dla wszystkich uczestników ruchu oraz środowiska naturalnego;
- **przeprowadzenie 3 spacerów edukacyjnych** spełniających rolę integracyjną i edukacyjną;
- **organizację spotkań online i debat publicznych** dla mieszkańców gminy Piaseczno;
- **przygotowanie i złożenie petycji do władz powiatu** jako narzędzia partycypacji lokalnej społeczności i nacisku na władze. Petycję miała być przygotowana na podstawie analiz ekspertów i ich rekomendacji.

Diagnoza problemu

W wyniku inwestycji drogowej na Trakcie Wareckim doszło do:

- Uniemożliwienia lub utrudnienia korzystania ze szlaku turystom
- Stworzenia bariery ekologicznej
- Zniszczenia charakteru miejsca
- Wzrostu emisji hałasu i zanieczyszczeń wynikających z intensywnego ruchu kołowego

- Zniszczenia lub uszkodzenia kilkudziesięciu drzew i ich korzeni
- Zmiany ukształtowania terenu – usypanie przyzmy piachu w przestrzeni korytarza migracyjnego, zmiana nachylenia skarp
- Zniszczeniu stanowisk chronionego storczyka – kruszczyka szerokolistnego

Ponadto:

- Nie zabezpieczono w trakcie budowy pomnika przyrody i innych drzew.
- Nie przygotowano zgodnie z wytycznymi decyzji środowiskowej placu budowy, maszyny drogowe stały przy samej rzece na gruncie.
- Zrealizowano projekt w innym kształcie niż to przewidywała decyzja "ZRID".

Funkcjonowanie Traktu Wareckiego od jesieni 2022 do jesieni 2023

Do użytku na odcinku 2,3 km została oddana dwukierunkowa jezdnia o szerokości 6 m wyłącznie dla samochodów. Turyści, spacerowicze, rodziny z dziećmi, piesi, koniarze, rowerzyści, biegacze zostali z niej wykluczeni.

Natężeniu ruchu wzrosło z około 50 do średnio 750 pojazdów/doba (maksymalnie nawet do 1100/doba jak wykazały społeczne badania natężenia ruchu wykonane za pomocą foto pułapek), przy czym po wybudowaniu osiedla/li w Krępie można się domyślać, że ruch ten znacznie się zwiększył. Samochody rozwijały niedozwolone prędkości powyżej 100km/h. Zdarzały się też rajdy nocne z prędkością ok. 150/h. (można pokazać zdjęcia z pojazdami i rowerzystami)

Mieszkańcy Nowinek wielokrotnie składali do starostwa wnioski o spowolnienie i ograniczenia ruchu na drodze. Początkowo starostwo przesłało odmowę. Argumentem był, zdaniem urzędu, brak wzrostu natężenia ruchu na drodze. Po kolejnych wnioskach pojawiła się propozycja szykan, chociaż mieszkańcy prosili o spowalniacze. Urząd nie chciał się na nie zgodzić. Argumentem była planowana podobno trasa autobusowa zaplanowana na Trakcie.

Chojnowski Park Krajobrazowy w tym czasie monitorował sytuację migracji zwierząt na drodze. Okazało się, że na wyasfaltowanym odcinku Traktu giną m.in. ropuchy szare objęte ochroną ścisłą. Cytat z pisma dyrekcji Chojnowskiego Parku Krajobrazowego do starostwa: *"Już przy natężeniu ruchu wynoszącym 4 samochody na godzinę ginie 10 % populacji migrujących ropuch, a przy natężeniu 60 s/d straty sięgają 75%. Lokalna populacja tego gatunku może całkowicie zaniknąć"*. Władze parku i gmina apelowały do starostwa o wprowadzenie rozwiązań

ograniczających śmiertelność gatunków, gdyż zaobserwowana średnia prędkość osiągnęła 83km/ha.

- ! Na skrzyżowaniu Traktu Wareckiego z drogą DW873 doszło do pierwszych kolizji
- drogowych.

STAN na wrzesień 2023 r.

10 września 2023 r. Starosta zmienił organizację ruchu na Trakcie Wareckim. Mieszkańcy dowiedzieli się o tym w mediach społecznościowych od radnego powiatowego: „Rozpoczęcie budowy szykan na drodze Gościniec Warecki. Będzie bezpieczniej!”

Zmiana ta wywołała kontrowersje i dezorientację u mieszkańców. Zwolennicy przebudowy pytali: „Co to jest przepraszam? Czyj to kolejny świetny pomysł? Brak słów. Na co moje podatki idą?”. Reakcja rowerzystów była odmienna: „....zrobiło się naprawdę niebezpiecznie. Tylko nieliczni kierowcy respektują ograniczenia. Rowerem jedzie się teraz z duszą na ramieniu. Staram się unikać tego odcinka, choć wydaje się tak malowniczy...”. Inni użytkownicy drogi po zainstalowaniu szykan zauważyli poprawę: „jest trochę mniej pojazdów i jadą wolniej”.

W wyniku zmiany organizacji ruchu powstała linia oddzielająca pobocze od pasów ruchu dzieli jezdnię w proporcjach 1,3 m do 4,7 m (licząc do krawędzi asfaltu), co daje szerokość pasów ruchu łącznie 4,6 m (po 2,3 m na pas). Na drodze pojawiły się szykany, w dużych odległościach od siebie. To rzeczywiście trochę zniechęciło kierowców do rozwijania nadmiernych prędkości, ale nie rozwiązało problemu dużego natężenia ruchu na tej drodze. Nie pojawiły się też żadne rozwiązania chroniące przyrodę, gdyż znaki „uwaga płazy” ustawione na początku i na końcu asfaltowego odcinka Traktu mają zerową skuteczność.



Wyniki analiz eksperckich

Raport z pomiarów natężenia i prędkości ruchu

Wykonawca: JKO Consulting

Zespół autorski: mgr inż. Damian Bogunia, mgr inż. Jan Jakiel – kierownik projektu, mgr inż. Piotr Ostaszewski, mgr inż. Paweł Pietrzyk – audytor BRD

Pomiary ruchu indywidualnego zostały wykonane w jednym punkcie pomiarowym, na wybranym jednym przekroju na analizowanym odcinku. Realizacja pomiarów została przeprowadzona w ciągu jednego dnia, który nie był dniem wolnym od pracy, nie był też świętem państwowym ani kościelnym, a dni poprzedzający pomiar i następujący po nim również spełniały powyższe warunki. W dniach wykonywania pomiarów temperatura powietrza była dodatnia i nie występowały opady deszczu. Pomiar obejmował godziny 5:00 – 23:00 (pomiar 18-godzinny). Dane pozyskane z pomiarów zostały zagregowane do interwałów 15-minutowych.

Pomiary prędkości zostały zrealizowane w oparciu o nagrany materiał wideo. Na potrzeby realizacji wyznaczono bazę pomiarową w terenie i przeniesiono ją na filmy, aby jak najdokładniej odzwierciedlić odległości między poszczególnymi punktami charakterystycznymi.

Wnioski z pomiarów natężenia ruchu:

- ponad 17-krotny wzrost ruchu w porównaniu do 2020 roku
- prawie 12-krotny wzrost ruchu w stosunku do prognozy na 2025 rok
- niewłaściwa metoda prognozowania ruchu
- użycie metody wskaźnikowej zamiast sieciowego modelowania ruchu

Pojazdy	SDR w 2020 r. [poj./dobę]	SDR w 2025 r. [poj./dobę]
Autobusy	0	0
Samochody osobowe	65	97
Samochody dostawcze	2	3
Samochody ciężarowe bez przyczep	0	0
Samochody ciężarowe z przyczepami	0	0
Motocykle	2	2
Ciągniki rolnicze	0	0
Suma	69	102



Badano pojazdy według ośmiu kategorii – motocykle, samochody osobowe, dostawcze, ciężarowe, ciężarowe z przyczepą, autobusy, rowery i inne.

Podczas przeprowadzonych pomiarów łącznie zarejestrowano 1198 pojazdów rzeczywistych, co pozwala określić łączną liczbę pojazdów umownych w mierzonych punktach na 1211 pojazdów. Pojazd rzeczywisty to pojazd faktycznie zarejestrowany w punkcie pomiaru. Pojazdy umowne oblicza się za pomocą następujących współczynników – samochody osobowe i mikrobusy – 1.0, samochody ciężarowe i autobusy – 1.7, samochody ciężarowe z przyczepami lub naczepami, autobusy przegubowe – 2.5, motocykle i rowery – 0.5, inne – 1.0). Były to głównie samochody osobowe (85%) oraz samochody dostawcze (13,5%). W godzinach szczytu pojazdów rzeczywistych było 119 (7.00-8.00) i 108 (16.00-17.00) co oznacza, że jeden samochód przejeżdżał średnio co 30 sekund.

Podczas przeprowadzonych pomiarów łącznie zarejestrowano 873 pojazdów, które uzyskały średnią prędkość na poziomie 48,65 km/h, a kwantyl 85% wyniósł 61 km/h. Kwantyl ten to prędkość w ruchu swobodnym, której na suchej nawierzchni nie przekracza 85% jadących wszystkich pojazdów (samochodów osobowych) bez utrudnień ze strony innych użytkowników. Podczas pomiarów zaobserwowano dużą rozpiętość rejestrowanych prędkości.

Pomimo czytelnego oznakowania ograniczającymi dopuszczalną prędkość do 30 km/h, a także zabiegów uspokajających ruch na odcinku drogi objętym ograniczeniem (dodatkowe wysepki zawężające przekrój drogowy) prawie 97% kierujących pojazdami nie stosowało się do ograniczenia. Ponad 17% kierujących pojazdami przekraczało ograniczenie prędkości co najmniej dwukrotnie, poruszając się z prędkościami powyżej 60 km/h. Prawie 1,4% kierujących przekraczało ograniczenie prędkości o 50 km/h godzinę, co w obszarze zabudowanym jest zagrożone utratą prawa jazdy, w skrajnych przypadkach poruszając się z maksymalnymi prędkościami przekraczającymi 100 km/h.

Za przyczyny tak wysokich wartości zaobserwowanych prędkości należy uznać m.in. zastosowanie nowej, równej nawierzchni jezdni oraz nowoczesnego oświetlenia, dającego w godzinach nocnych poczucie dobrej widoczności. Co ważne, w sytuacji kiedy dominują prędkości z zakresu 40-50 km/h, tak duże dysproporcje w rozwijanych prędkościach na prostym odcinku drogi mogą powodować niebezpieczne sytuacje, wynikające np. z błędów w określeniu bezpiecznej odległości lub podejmowanych manewrów wyprzedzania.

Raport audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Wykonawca: JKO Consulting

mgr inż. Paweł Pietrzyk – audytor BRD, współpraca: mgr inż. Jan Jakiel

Do audytu bezpieczeństwa wykorzystano następujące dokumenty:

- Projekt stałej organizacji ruchu zatwierdzony pod numerem IRD.7120.586.S.2023,
- Kartę informacyjną przedsięwzięcia inwestycji rozbudowy drogi powiatowej nr 2823W Krępa-Nowinki,
- Informację z Komendy Powiatowej Policji w Piasecznie w sprawie liczby zdarzeń drogowych na drodze powiatowej 2823W w latach 30.09.2012-30.09.2022,
- Pismo MZPK/6030/20/22-23 Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych w sprawie dużej śmiertelności pławów na drodze powiatowej 2823W,
- Pomiary natężenia i prędkości chwilowych pojazdów,
- Nagrania wideo z przejazdu dziennego i po zmroku,
- Zdjęcia z inspekcji bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Cytując raport audytu:

- Obiektem analiz była droga powiatowa numer 2823W w gminie Piaseczno, powiecie piaseczyńskim, w województwie Mazowieckim, w tym:

Wnioski z pomiarów prędkości ruchu:

- duże dysproporcje w rozwijanych prędkościach
- wysokie ryzyko ciężkich w skutkach wypadków
- 80-95% ryzyko śmierci pieszego lub rowerzysty w przypadku zdarzenia



- jej usytuowanie – w terenie leśnym słabo zabudowanym;
- rodzaj nawierzchni – bitumiczna;
- obiekty infrastruktury drogowej czyli skrzyżowania, nieutwardzone zjazdy, połączenia z drogami wewnętrznymi;
- dane techniczne drogi – zgodnie z miejscowym planem zagospodarowanie przestrzennego gminy Piaseczno jest drogą klasy lokalnej, a w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia przyjęto klasę zbiorczą prędkość projektową 40 km/h;
- plan sytuacyjny – jezdnia o szerokości 6 m, podzielona za pomocą organizacji ruchu na część przeznaczoną do ruchu pojazdów o szerokości 4,5 m oraz część do ruchu pieszych o szerokości 1,0 m;
- ukształtowanie wysokościowe – teren płaski z niewielkimi zmianami terenowymi;
- organizację ruchu – z ograniczeniami prędkości od 30 do 90 km/h;
- oświetlenie;
- zdarzenia drogowe – brak danych o zdarzeniach w okresie od 30.09.2022 r. do października 2023 r. Na drodze giną zwierzęta – pracownicy MZPK podczas kontroli w marcu 2023 r. wykazali 20 trucheł ropuch szarych;
- pomiary natężenia ruchu i prędkości chwilowej.

Wykazano następujące błędy:

- Lokalizacja skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr 873 z drogą powiatową numer 2823W na łuku drogi wojewódzkiej – powoduje brak widoczności pojazdów, co przy dopuszczalnej prędkości 90 km/h może doprowadzić do tragicznych w skutkach kolizji.
- Liczne obiekty (drzewa, słupy, ogrodzenia) w strefie bez przeszkód drogi – na drodze powiatowej dopuszczona jest prędkość większa niż 50 km/h – 60, a nawet 90 km/h. Niekontrolowane zjechanie pojazdem z jezdni i uderzenie w taki obiekt może doprowadzić do zdarzeń poważnych w skutkach. (Droga, na której prędkość dopuszczalna wynosi więcej niż 50 km/h, powinna mieć strefę bez przeszkód. Jeżeli nie można zaprojektować strefy bez przeszkód, projektuje się barierę ochronną. Zaprojektowana w taki sposób, aby uwzględnić prędkość dopuszczalną na drodze i zagospodarowanie otoczenia drogi. Nie projektuje się na niej drogi dla pieszych, drogi dla rowerów lub drogi dla pieszych i rowerów, a także innych części drogi, obiektów i urządzeń, które mogłyby stwarzać zagrożenie dla użytkowników drogi. Dopuszcza się w niej sytuowanie konstrukcji wsporczych (dla przewodów elektrycznych napowietrznych) spełniających warunki w zakresie biernego bezpieczeństwa.)

- Brak pobocza i duże uskoki przy krawędzi jezdni – pojazd, który w niekontrolowany sposób opuści jezdnię może w łatwy sposób stracić przyczepność. Błąd kierowcy może w dalszej kolejności spowodować uderzenie w przeszkodę stałą.
- Niezabezpieczone przepusty pod jezdnią z wysoką skarpą o wysokości 1,5 m – niekontrolowane zjechanie z jezdni w tym miejscu może spowodować zdarzenie poważne w skutkach.
- Brak widoczności na łukach poziomych – przy dopuszczanej prędkości 60 km/h może dojść na tym fragmencie do zderzenia czołowego z pojazdem jadącym z naprzeciwka lub najechania na pieszego, który porusza się po wydzielonej części jezdni.
- Nieczytelna organizacja ruchu – dla pieszych został wyznaczony linia pas szerokości 1,1 m. Mimo to, pasem tym poruszają się rowerzyści, a co gorsza kierowcy trakcie manewru wymijania naruszają krawędź wyznaczonej dla ruchu pojazdów jezdni. Dodatkowo mimo zastosowania szykan (niewłaściwa geometria) nie uspakają one ruchu wystarczająco, ponieważ w pomiarach ruchu wykazano liczne przekroczenia prędkości. Zdarzenie pojazdu samochodowego z niechronionym uczestnikiem ruchu drogowego z prędkością 61 km/h (stwierdzony w pomiarach kwantyl prędkości v85) przekłada się na 80-95% ryzyko śmierci dla pieszego lub rowerzysty w przypadku zaistnienia zdarzenia drogowego.

Ponadto stwierdzono liczne niezgodności zatwierdzonego projektu organizacji ruchu z sytuacją zastaną w trakcie kontroli w terenie. Dotyczą one oznaczeń poziomych, braku w rzeczywistości znaków ograniczenia prędkości znajdujących się w projekcie, niezgodności znaków pionowych w stosunku do projektu, znaków niewykazanych w projekcie.

Rekomendacje i wnioski dla drogi powiatowej nr 2823W

Wykonawca: JKO Consulting, mgr inż. Jan Jakiel

W niniejszym raporcie przede wszystkim zwrócono uwagę na nieprawidłowości w Karcie Informacyjnej Przedsięwzięcia (KIP). Po pierwsze do prognozy natężenia ruchu zastosowano nieprawidłową metodę. W KIP wprawdzie nie została ona przedstawiona, ale sądząc po wyniku można założyć, że była to metoda wskaźnikowa. Jest ona właściwa dla dróg o charakterze lokalnym, które po inwestycji zachowują swój charakter i nie przejmują ruchu z okolicznych dróg. Tymczasem droga powiatowa nr 2823W pozwala na skrócenie czasu przejazdu do drogi wojewódzkiej nr 873, a nawet drogi krajowej nr 79. Prognoza powinna więc być oparta na modelowaniu matematycznym sieciowym.

Przeprowadzone pomiary ruchu (1198 pojazdów rzeczywistych, 1211 pojazdów umownych) wykazały, że rzeczywiste natężenie ruchu zostało przekroczone 12-krotnie już w 2023 r. Ze względu na inwestycje budowlane zlokalizowane tuż przy Trakcie Wareckim natężenie to wkrótce wzrośnie jeszcze bardziej. Niezastosowanie prawidłowej metody spowodowało znacznie niedoszacowanie prognozy. Wprowadziło to w błąd organ wydający decyzję środowiskową, ponieważ tak duże natężenie ruchu na pewno nie pozostanie bez wpływu na środowisko wodne, hałas czy emisje do powietrza.

Po drugie w KIP stwierdzono, że droga stanowi atrakcyjny szlak pieszo-rowerowy. Jednak w trakcie audytu bezpieczeństwa ruchu drogowego stwierdzono znacznie przekroczenia prędkości oraz nieprawidłowe zachowania kierujących pojazdami, pieszych i rowerzystów, co w połączeniu z ograniczeniami widoczności powoduje to ryzyko ciężkich w skutkach wypadków.

Po trzecie zidentyfikowano zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego związane z migracją zwierząt, przede wszystkim dużych ssaków. Według danych z Mazowieckiego Zarządu Parków Krajobrazowych wynika, że „rzeka Czarna stanowi wodopój dla lokalnej zwierzyny, a droga powiatowa nr 2823W leży na trasie migracji zwierząt”. Warto przypomnieć, że informacja ta została pominięta w KIP.

Autorzy raportu przede wszystkim zarekomendowali uspokojenie ruchu poprzez:

- **wprowadzenie przekroju 1/2-1, określanego także jako 2-1 lub „2 minus 1”.** Jest to metoda możliwa do zastosowania na drodze klasy lokalnej (L) lub dojazdowej (D) i polega na wyznaczeniu środkowego pasa przeznaczonego do dwukierunkowego ruchu pojazdów samochodowych oraz pasów usytuowanych po obu stronach pasa środkowego, które są przeznaczone do jednokierunkowego ruchu pieszych, rowerów, hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego, a także do ruchu pozostałych pojazdów w trakcie wymijania;
- **wprowadzenie na całym odcinku drogi ograniczenia prędkości do 30 km/h;**
- **zastosowanie progów zwalniających** – sinusoidalnych lub trapezowych lub szykan bocznych umieszczonych w odległości nie większej niż 15 m.

Uspokojenie ruchu może przyczynić się do spadku natężenia, a tym samym podniesienia bezpieczeństwa i utrzymania atrakcyjności drogi jako szlaku pieszo-rowerowego. Pozwoli to również uniknąć nieefektywnego wydania środków publicznych na zastosowanie barier

ochronnych dla drzew, uzasadnionych tylko w przypadku, gdy prędkość dopuszczalna na drodze wynosi więcej niż 50 km/h, a w strefie bez przeszkód znajdują się przeszkody.

Dla ochrony zwierząt zgodnie z uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego **konieczne jest zastosowanie przepustów drogowych i/lub w konstrukcji nawierzchni** (korytko). Wskazane jest również ustawienie ogrodzeń dla płazów wzdłuż dróg w miejscach o nasilonej śmiertelności, a także rozważenie możliwości wykonania przejść dla płazów na szlakach ich regularnej migracji wiosennej i jesiennej. Ostatnim, najbardziej radykalnym rozwiązaniem jest rozbiórka konstrukcji nawierzchni i przywrócenie stanu pierwotnego. Pozwoli to na odtworzenie historycznego kształtu Gościńca Wareckiego, z całkowitą eliminacją ruchu tranzytowego i znaczącym ograniczeniem ruchu samochodowego, a tym samym maksymalną ochroną użytkowników pieszych i rowerowych oraz migrujących zwierząt.

Zaproponowano również rozwiązania prawne, które mogą się przyczynić do utrzymania lokalnego charakteru drogi jako atrakcyjnego szlaku pieszo-rowerowego:

- **Obniżenie kategorii drogi z powiatowej na gminną**, zgodnie z art. 7 i 10 Ustawy o drogach publicznych z dnia 21 marca 1985 r., przez uchwały odpowiednio rady powiatu i rady gminy,
- **Obniżenie klasy drogi z lokalnej do dojazdowej**, zgodnie z art. 14 Ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r., poprzez uchwalenie przez radę gminy zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego,
- **Dalsze utrzymanie ograniczenia dopuszczalnej masy całkowitej**, a co najmniej doprowadzenie do tego w pierwszym roku eksploatacji drogi po przeprowadzeniu robót budowlanych i egzekucji obowiązującego zakazu wjazdu pojazdów i zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej większej niż 5 ton.

Wniosek o kontrolę stałej organizacji ruchu, złożony do wojewody na podstawie art. 10. ust. 2 pkt 2 pord. Zgodnie z art. 10 ust. 10 pord. możliwy jest nakaz zmiany stałej organizacji ruchu ze względu na ważny interes społeczny. Jedną z podstawą mogą być stwierdzone w audycie bezpieczeństwa ruchu drogowego liczne błędy, niosące ryzyko ciężkich w skutkach wypadków. Kolejną podstawą mogą być szerokości pasów ruchu, które nie odpowiadają klasie drogi L, a tym bardziej Z, wskazanej w decyzji zrid, nawet przy założeniu uspokojenia ruchu.

Wniosek do Powiatowego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego o kontrolę oraz zamknięcie drogi ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa ruchu drogowego, zgodnie z art. 66 pb, do

czasu doprowadzenia do stanu zgodnego z przepisami prawa i dokumentacją projektową. Dodatkowo podstawą wniosku może być opracowanie dokumentacji projektowej dla przekroju jezdni 7,5 m, a następnie przeprowadzenie robót budowlanych dla jezdni o szerokości 6 m w sytuacji braku wskazanych w dśu i zrid możliwości etapowania prac budowlanych. W przypadku odmowy kontroli i zamknięcia drogi kolejnym krokiem powinno być złożenie odwołania Wojewódzkiego Inspektoratu Nadzoru Budowlanego.

Wznowienie postępowania o wydanie dśu, zgodnie z art. 145 kpa, a także podjęcie próby uchylecia lub stwierdzenia nieważności dśu, odpowiednio zgodnie z art. 155 kpa lub art. 156 kpa. Kolejnym krokiem powinno być wznowienie postępowania w sprawie wydania zrid, a następnie podjęcie próby uchylecia lub stwierdzenia nieważności zrid.

Zawiadomienie o podejrzeniu niegospodarności w związku z dwukrotnym opracowaniem dokumentacji projektowej dla przekrojów jezdni 9 m i 7,5 m, a następnie przeprowadzeniu robót

Opinia herpetologiczna

Wykonawca: herpetolog Piotr Kazimirski

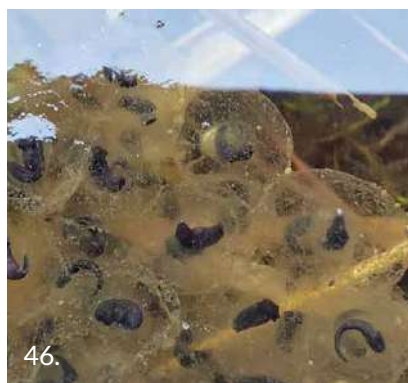
Przedmiotem badania herpetologicznego były 2 gromady zwierząt – płazy i gady, które na mocy Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz. U. 2016 poz. 2183) są objęte ochroną gatunkową. Ponieważ, w szczególności płazy, masowo giną na drogach w czasie wiosennych i jesiennych wędrówek, jednym z kluczowych aspektów ich ochrony jest zabezpieczenie terenów migracji oraz rozrodu podczas realizacji i eksploatacji przedsięwzięć, w tym inwestycji drogowych. Warto dodać, że jest to niezbędne, gdyż właśnie płazy są najbardziej zagrożoną grupą kręgowców na świecie.

Zgodnie z danymi atlasu płazów i gadów Polski w kwadratach mapowych obejmujących obszar Natura 2000 Stawy w Żabieńcu oraz planowaną inwestycję (Chojnowski Park Krajobrazowy i rezerwat przyrody Uroczysko Stephana) odnotowano następujące 11 gatunków płazów i 7 gatunków gadów. Po przebadaniu terenów zrealizowanej inwestycji stwierdzono występowanie następujących gatunków: grzebiuszka ziemna, jaszczurka zwinka, kumak nizinny, padalec zwyczajny, ropucha szara, traszka grzebieniasta traszka zwyczajna, zaskroniec, żaba moczarowa, żaba trawna, kompleks żab zielonych. Potwierdzają to dane pochodzące z Chojnowskiego Parku Krajobrazowego.

Jednym z zadań planów ochrony dla obszaru Natura 2000 Stawy w Żabieńcu i Chojnowskiego Parku Krajobrazowego są działania na rzecz ochrony czynnej dla kumaka nizinnego oraz traszki grzebieniastej. Zagrożenie dla tych gatunków stanowią takie czynniki jak efekt bariery ekologicznej (ograniczającej lub uniemożliwiającej przemieszczanie się zwierząt, wzrost śmiertelności), zmiany stosunków gruntowo-wodnych (przesuszenie) oraz zanieczyszczenia gruntu. Zrealizowana inwestycja stoi więc w sprzeczności z ww. planami ochrony, ponieważ „jakakolwiek rozbudowa/przebudowa lub budowa drogi bez zastosowania działań minimalizujących na etapie realizacji i eksploatacji jest bezpośrednim pogłębianiem zagrożenia i będzie skutkować osłabianiem populacji”. A działania minimalizujące nie zostały zastosowane.

Widać to wyraźnie przy analizie danych w zakresie śmiertelności płazów i gadów na drodze nr 2823W (Trakt Warecki) oraz drodze wojewódzkiej nr 873. Podczas kontroli terenowej w 2023 r. na wysokości rezerwatu przyrody Uroczysko Stephana stwierdzono, że 8% zaobserwowanych osobników była rozjechana przez samochody. Pracownicy Chojnowskiego Parku Krajobrazowego w dniu 23.03.2023 r. jedynie w godzinach 20.00-22.00 odnotowali 280 osobników różnych gatunków przechodzących przez Trakt Warecki w tym samym miejscu. Na kontroli przeprowadzonej 11.09.2023 r. na wyasfaltowanym odcinku Traktu przez wolontariuszy znaleziono martwe osobniki padalca, zaskrońca zwyczajnego, jaszczurki zwinki, jaszczurki żyworodnej, ropuchy szarej, żab z kompleksu zielonych oraz wielu osobników niemożliwych do oznaczenia. Jednak to ropucha szara najczęściej ginie na analizowanych drogach.

Z zebranych danych wynika, że tereny w buforze co najmniej 500 m wzdłuż Traktu Wareckiego stanowią cenne siedliska dla płazów. Utwardzenie i poprowadzenie asfaltu na części Traktu oraz wynikające z tego znaczne zwiększenie natężeniu ruchu, w ciągu kilku sezonów może doprowadzić do zaniku lokalnych populacji płazów. Może się tak stać,



ponieważ tereny znajdujące się po obu stronach drogi są obszarem migracji płazów wiosną, latem i jesienią. Giną nie tylko dorosłe osobniki wędrujące do miejsc rozrodu, ale również przeobrażone, które rozchodzą się promieniście we wszystkich kierunkach, prostopadle od zbiorników, w których przyszły na świat. Bliska odległość zbiorników wodnych znajdujących się we wsi Nowinki oraz zbiorników z obszaru Natura 2000 Stawy w Żabieńcu od zrealizowanej inwestycji powoduje wysokie prawdopodobieństwo ich śmiertelności.

Zwiększenie poziomu śmiertelności będzie również dotyczyć gadów. Szczególne zagrożenie nastąpi wiosną, podczas pierwszych słonecznych dni, kiedy to gady będą priorytetowo traktować cieplejsze od reszty terenu miejsca na wylanym (ciemnym) asfalcie by zyskać dodatkową energię zaraz po zakończeniu hibernacji. Ponadto wycinka drzew w sąsiedztwie drogi asfaltowej spowoduje utworzenie się drogocennych dla gadów ekotonów, które również spotęgują ich bytowanie w pobliżu drogi. Konieczne jest więc kreowanie terenów bardziej bezpiecznych, w ten sposób by zachęcić gady do bytowania tam, tak aby nie wychodziły na drogę, by dogrzać się na słońcu i uzyskać dodatkową energię.

Warto dodać, że użytkowanie dróg powoduje również inne problemy nie związane z bezpośrednią śmiertelnością. Należą do nich:

hałas – wpływa na lokalne populacje płazów, przyczyniając się do generowania negatywnych zmian w zakresie biologii i fizjologii płazów;

zanieczyszczenie światłem – zmniejsza aktywność motoryczną potęgując wyższą śmiertelność drogową i narażając płazy na drapieżnictwo oraz zaburza naturalny cykl migracji. Przedłużające się okresy naświetlenia zarodków wpływają negatywnie na ich rozwój.

Zalecane są również działania obniżające natężenie ruchu i wynikający z tego hałas oraz ograniczenie oświetlenia do okolic przejść dla pieszych i fragmentów koniecznych z perspektywy bezpieczeństwa użytkowników dróg.

Należy też rozważyć rozszerzenie obszaru Natura 2000 o tereny w buforze co najmniej 500 m od ww. obszaru, a nawet jeszcze dalej na południe oraz takiego zaplanowania infrastruktury, by była ona wystarczająca do pełnej ochrony populacji płazów bytującej w obrębie Traktu Wareckiego. Narzędziem tego mogą być fundusze pozyskane z dotacji unijnych bądź z Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Uzasadnieniem do wniosku grantowego może być m. in. fakt, że traszka grzebieniasta jest gatunkiem parasolowym czyli takim, którego ochrona i zachowanie siedlisk przyczynia się do ochrony innych gatunków.

Wizja terenowa dotycząca rozbudowy drogi oraz analiza oddziaływania na populacje płazów i gadów

Wykonawca: Piotr Kazimirski

Cytując raport z wizji terenowej:

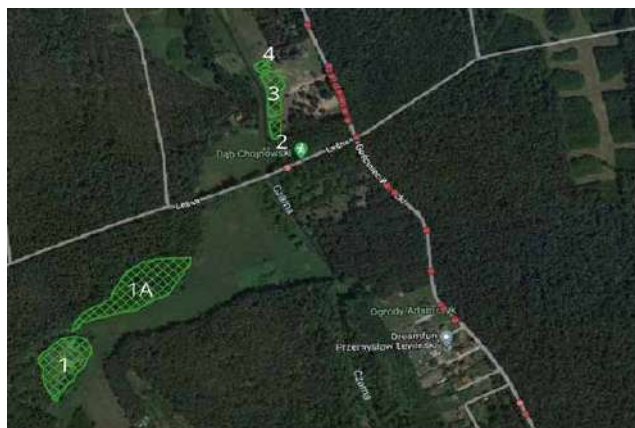
„Wizję terenową przeprowadzono w dniach 22 i 23 marca 2024 r. Miała na celu potwierdzenie obecności płazów na okolicznych wytypowanych, potencjalnych siedliskach, tj. rozlewisko cieką Czarna, trzy niewielkie zbiorniki w ciągu dolinie rzecznej oraz zagłębienie terenu przy drodze wojewódzkiej nr 873. Odnotowano w nich ropuchy szare, żaby trawne (osobniki dorosłe i kłęby skrzeku), żaby zielone (osobniki dorosłe i młodyci), żaby moczarkowe (osobniki dorosłe, kłęby skrzeku). Niektóre siedliska są kluczowe dla rozrodu, inne stanowią siedliska letnie.

Drugim celem wizji terenowej było kontrola śmiertelności płazów, podczas której odnotowano 97 martwych płazów (78 ropuch szarych, 11 płazów nieoznaczonych ze względu na znaczny stan rozkładu, 1 kumaka nizinny *Bombina bombina*, 1 żabę trawną, 1 jaszczurkę żyworodną *Zootoca vivipara*). Przyczyną znacznej śmiertelności płazów jest przemieszczanie się ze wschodniego terenu leśnego na zachodnie stanowiska dogodne do rozrodu, migracja w ciągu dnia, częste kierowanie się płazów wzdłuż drogi przy dużym natężeniu ruchu kołowego szczególnie nasilonego w obrębie parkingów.

Działania minimalizujące ujęte w planie ochrony Chojnowskiego Parku Krajobrazowego tj. progi zwalniające, oznakowanie drogi oraz ograniczenie prędkości są nie mogą być traktowane jako efektywny sposób zabezpieczenia lokalnych populacji, lecz jako ewentualne



Przebieg kontroli oznaczony czerwoną linią.



Śmiertelność drogowa (łącznie 41 martwych płazów oraz 1 żaba moczarowa żywa) oznaczona punktami oraz kontrolowane stanowiska wraz z nazwami.

działania dodatkowe. Rekomendowane są działania, które rzeczywiście zapobiegną ginięciu płazów i nie będą ograniczać ich migracji z jednej strony Traktu Wareckiego na drugą:

Budowa tymczasowych ogrodzeń herpetologicznych (DORAŻNE) na czas głównych migracji wiosennych. W zależności od warunków pogodowych płotek powinny być gotowe do użytku od końca lutego do końca marca lub niekiedy nawet do połowy kwietnia. Stan populacji warto monitorować także jesienią – od września do początku listopada.

Czasowe zamykanie dróg (DOCELOWE). Zakres ten musi obejmować terminy migracji stwierdzonych wcześniej na okolicznym terenie płazów. Uśredniając ten okres najbardziej optymalny byłby termin od początku marca do końca kwietnia od zmroku do świtu każdego dnia. By właściwie zrealizować powyższy proces koniecznym jest stały monitoring płazów i kontakt z lokalnym herpetologiem, monitorującym lokalne zmiany i uwarunkowania migracji płazów by ograniczyć ewentualny sprzeciw społeczny.

Ogrodzenia naprowadzające i stałe przejścia pod drogą (DOCELOWE). Powinny być wykonane na podstawie badań terenowych wykonywanych przez co najmniej trzy sezony (przynajmniej wiosną) w celu rozpoznania szlaków migracyjnych płazów. W przypadku odnotowania masowych migracji w okolicy przepusty powinny być zlokalizowane co ok. 30 metrów.

Abstrahując od zastosowanych rozwiązań pewnym jest, że pozostawienie problemu na obecnym poziomie lub dalsza rozbudowa drogi w ciągu kilku sezonów może przyczynić się do całkowitego zaniku populacji.”

**Opinia specjalistyczna dotycząca wpływu inwestycji
na obszary zielone w tym teren Chojnowskiego Parku (toksykologiczna)**

Wykonawca: Ekspertyzy Sądowe – Jakub Duszczyk

Celem opinii była analiza przesłanych dokumentów pod kątem spełnienia wszystkich okoliczności przy planowanej inwestycji w Chojnowskim Parku Krajobrazowym. Uwzględniły one zanieczyszczenia pochodzące z transportu przy założeniu, że na dobę będzie przejeżdżać badanym odcinkiem drogi 2000 pojazdów. Zanieczyszczenia te to: zawiesina ogólna i substancje ropopochodne, które zgodnie z §21.1, pkt. 2 Rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy

wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. 2014 nr 0 poz. 1800 , §21.1) nie mogą przekraczać następujących wartości odpowiednio 100 mg/l i 15 mg/l. W przypadku i planowanej (i zrealizowanej) inwestycji przekroczenia nie wystąpiły. Niestety polskie prawo nie bierze pod uwagę akumulowania się toksyn w środowisku, a te mogą wpływać niekorzystnie na faunę i florę tego terenu.

Ponadto w dokumentacji projektowej nie uwzględniono w ogóle:

- gospodarki odpadami niebezpiecznymi w tym węglowodorami – zgodnie z literaturą zagrożenie takie występuje,
- wpływu na bioróżnorodność, pomimo możliwego (i rzeczywistego) zniszczenia cennych przyrodniczo siedlisk,
- wpływu na dobra materialne i niematerialne jak powierzchnia ziemi, roślinność czy krajobraz.

Wniosek płynący z opinii jest taki, że w planowanej formie inwestycja w ogóle nie powinna być przeprowadzona, ponieważ będzie miała negatywny wpływ na cenne przyrodniczo tereny bytowania traszki i kumaka, kilkusetletnie drzewa, siedliska priorytetowe dla UE, ekosystem Chojnowskiego Parku Krajobrazowego oraz tereny Natura 2000.



Petycja i jej losy

Inicjatywy działające na rzecz Traktu Wareckiego opracowały i udostępniły dwie petycje. Pierwsza z nich była skierowana do Starosty Piaseczyńskiego, Rady Powiatu Piaseczyńskiego, Burmistrza Miasta i Gminy Piaseczno, Rady Miejskiej Piaseczna, Nadleśniczego Nadleśnictwa Chojnów i dotyczyła:

- odstąpienia od realizacji projektu rozbudowy drogi powiatowej nr 2823W na odcinku Krępa-Nowinki, z powodu możliwości zniszczenia walorów przyrodniczych, krajobrazowych i historycznych Gościńca Wareckiego w sposób nieodwracalny;
- wstrzymania wszelkich prac przygotowawczych związanych z tą inwestycją, w szczególności wycinki tysięcy drzew i krzewów, do czasu wypracowania rozwiązania godzącego interesy społeczne z zachowaniem unikalnych wartości przyrodniczych i historycznych tego obszaru;
- zmiany kategorii drogi nr 2823W na drogę gminną, co pozwoli na obniżenie standardów technicznych planowanej inwestycji i opracowanie nowego projektu jej rozbudowy.
- Petycja ta została podpisana przez 1874 osoby i złożona 10 maja 2022 r. (w momencie złożenia było 1738 podpisów) w Starostwie Powiatowym. Niestety nie została ona opublikowana na stronie urzędu w terminie. Odpowiedź starosty pojawiła się dopiero – na skutek interwencji społecznej – 30 sierpnia.

Druga petycja powstała już po wyasfaltowaniu Traktu oraz 18 miesiącach obserwacji jego użytkowania po zmianie nawierzchni i 6 miesiącach po zmianie organizacji ruchu. Adresatami petycji są Starosta Powiatu Piaseczyńskiego, Rada Powiatu Piaseczyńskiego, Burmistrz Miasta i Gminy Piaseczno, Rada Miasta i Gminy Piaseczno, Dyrekcja Chojnowskiego Parku Krajobrazowego.

W petycji autorzy zwrócili uwagę na to, że w wyniku realizacji inwestycji, przeprowadzonej pomimo protestów wielu mieszkańców, organizacji i inicjatyw społecznych, doprowadzono do sytuacji, w której przebudowana część Traktu Wareckiego straciła swój turystyczny charakter, a ważny korytarz migracyjny zwierząt został przecięty ruchliwą drogą. Obecna organizacja ruchu na trakcie ZAGRAŻA BEZPIECZEŃSTWU WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW RUCHU, brakuje efektywnych rozwiązań dla rowerzystów i pieszych. Dzieje się tak, ponieważ obecnie Traktem porusza się 17 razy więcej pojazdów niż przed przebudową drogi, a podczas planowania i realizacji inwestycji popełniono liczne błędy mające wpływ na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego i nie zastosowano działań minimalizujących zagrożenia dla populacji płazów i gadów.



49.



51.



50.



52.



53.

W związku z powyższym strona społeczna zawnioskowała o:



- Uspokojenie ruchu poprzez wprowadzenie rozwiązania polegającego na przekroju „2 minus 1” oraz wbudowanych w jezdnię skutecznych progów zwalniających,
- Wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h na całym odcinku asfaltowego traktu,
- Obniżenia kategorii drogi z powiatowej na gminną,
- Obniżenia klasy drogi do dojazdowej,
- Wprowadzenie rozwiązań technicznych dla migrujących gatunków,
- Monitoring migracji płazów w kolejnych latach (na asfaltowym odcinku) i ewentualnego podjęcia dalszych kroków w celu ochrony ginących gatunków.

Island Liechtenstein Norway Active citizens fund

Trakt Warecki

interwencja dla środowiska i społeczności

1200 aut / dobe

12 razy więcej niż szacowano

Podpisz petycję!

zagrożenie dla ludzi i zwierząt

MOŻEMY TO ZMIENIĆ

Szanowni Państwo,

Trakt Warecki, na odcinku od Żabiańca aż do Kręps, jest częścią ekosystemu Chojnowskiego Parku Krajobrazowego. Z racji swoich wartości historycznych, przyrodniczych i społecznych, jako szlak martyrologii, główny szlak turystyczny parku oraz lokalny korytarz ekologiczny znajdujący się w obszarze PRAWNIE CHRONIONYM zasługuje na szczególną uwagę i właściwe rozwiązania.

Obecna organizacja ruchu na trakcie ZAGRAŻA BEZPIECZEŃSTWU WSZYSTKICH UŻYTKOWNIKÓW RUCHU, brakuje efektywnych rozwiązań dla rowerzystów i pieszych.

Przeprowadzone jesienią 2023 roku, w ramach projektu „Trakt Warecki – interwencja dla środowiska i społeczności”, badania natężenia ruchu, wykazały, że w ciągu doby traktem Wareckim porusza się do 1200 pojazdów! To 17 razy więcej niż poruszało się przed przebudową drogi i 12 razy więcej pojazdów niż prognozowano w KIP na rok 2025!

Wnoskujemy o przeprowadzenie działań zgodnych z rekomendacjami ekspertów, w tym m.in.:

1. Uspokojenie ruchu poprzez wprowadzenie rozwiązania polegającego na przekroju „2 minus 1” oraz wprowadzenie wbudowanych w jezdnię skutecznych progów zwalniających w rekomendowanym typie i rozstawie.
2. Wprowadzenie strefy ograniczenia prędkości do 30 km/h na całym odcinku asfaltowego traktu.
3. Obniżenia kategorii drogi z powiatowej na gminną, zgodnie z art. 6a i 7 uodp. poprzez uchwały odpowiednio rady powiatu i rady gminy.
4. Obniżenia klasy drogi do dojazdowej zgodnie z art. 14 uodp. poprzez uchwalenie przez radę gminy zmiany miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.
5. Wprowadzenie rozwiązań technicznych dla migrujących gatunków – przejścia dla zwierząt: w ramach przepustów lub w konstrukcji nawierzchni (korytko) wraz z elementami naprowadzającymi, zgodnie z wytycznymi zawartymi w rekomendacjach.
6. Monitoring migracji płazów w kolejnych latach (na asfaltowym odcinku) i w przypadku, gdy rozwiązania techniczne wprowadzone na rzecz ochrony płazów okazałyby się niewystarczające, podjęcia dalszych kroków w celu ochrony ginących płazów.

PODPISZ PETYCJĘ!

Autorem petycji jest porozumienie, którego skład wchodzi 20 grup nieformalnych i organizacji pozarządowych, które podpisały dokument pt. „Razem dla Traktu Wareckiego!”, zobowiązujący do wspólnych działań na rzecz Traktu.

WEJDŹ NA: przyrodnicze.org/petycje

Fundacja Alarm dla Klimatu
Lokalna Organizacja Turystyczna „Wrota Karpat Wschodnich”
Fundacja Ochrony Przyrody
Związek Pięćset lat Warszawy
Towarzystwo Przyjaciół Żabiańca Dolnego
Stowarzyszenie Nasz Bóles
Stowarzyszenie Przyjaciół Zalesia Górnego
Stowarzyszenie Polska 2050
Pierwsza Złota – lokalna Akademia Powiatu Warszawskiego
Małż i Rodziszko

Komitet Społeczny Rzek Przyrodniczych Obszaru
Nowa Lewica Powiatu Piaszczyńskiego
Dolna Rura Centrum Edukacji Outdoor & Reggin Emilia
Inicjatywa Społeczna na Rzec Brzoźnowskich Drzew
Eko Budo Piaszczyce
Stowarzyszenie Użytkowników Osiedla „Czysta za Miastem”
na Wzrostku – Eko animacja i gry terenowe
Podlana Ciepła – Inicjatywa Społeczna
Fundacja „Złoty Węgiel”
Chodźmy lajem – kapale leśne.

Petycja w momencie powstawania publikacji nie miała zakończonej zbiórki podpisów:

<https://przyrodnicze.org/petycje-2/bezpieczny-trakt-warecki-dla-srodowiska-i-spolesznosci/>

Pakt dla Traktu

Petycja została opracowana przez porozumienie, w którego skład wchodzi 21 grup nieformalnych i organizacji pozarządowych. Podpisały one dokument pn. "Razem dla Traktu Wareckiego!" zobowiązujący do wspólnych działań na rzecz Traktu. Są to:

- Fundacja Alarm dla Klimatu,
- Lokalna Organizacja Turystyczna „Wrota Karpat Wschodnich”,
- Fundacja Dziedzictwo Przyrodnicze,
- Porozumienie Inicjatyw Zielony Pierścień Warszawy,
- Towarzystwo Przyjaciół Zalesia Dolnego,
- Stowarzyszenie Nasz Bóbr,
- Stowarzyszenie przyjaciół Zalesia Górnego,
- Stowarzyszenie Polska 2050,
- Partia Zieloni – Rada Koordynacyjna Powiat Warszawa,
- Mała i Rozlewisko,
- Komitet Społeczny Park Przyrodniczy Obory,
- Nowa Lewica Powiatu Piaseczyńskiego,
- Dzika Baza Centrum Edukacji Outdoor & Reggio Emilia,
- Inicjatywa Społeczna na Rzecz Prażmowskich Drzew,
- Eko Babki Piaseczno,
- Stowarzyszenie Użytkowników Osiedla „Chata za Miastem” (ulica Gościniec Warecki),
- Na Trzepaku – Eko animacje i gry terenowe,
- Podaruj Ciszę – Inicjatywa Społeczna,
- Fundacja Żyj Aktywnie po 50-tce,
- Chodźmy lasem – kąpiele leśne,
- Stowarzyszenie Rekreacyjno Sportowe Kondycja.

PODSUMOWANIE Co się udało osiągnąć

Trakt Warecki to droga o znaczeniu unikatowym na Mazowszu – położony w Chojnowskim Parku Krajobrazowym szlak pieszo-rowerowy o niezwykłych walorach turystyczno, przyrodniczych i historycznych, ważny dla społeczności lokalnej. To miejsce chętnie odwiedzane przez okolicznych mieszkańców i gości z Piaseczna, Warszawy i innych miejscowości ze względu na możliwość odpoczynku i rekreacji w lesie i nad wodą, kontaktu z przyrodą i pięknym krajobrazem, zwiedzenia miejsc historycznych. To tu zaczynają się liczne szlaki i ścieżki edukacyjne.

Do niedawna na odcinku w Krępa – Nowinki był to również dukt nieutwardzony, położony w lesie i otoczony nielicznymi domami jednorodzinnymi i rekreacyjnymi. Mieszkańcom zależało na wygodnym dojeździe do swojej posesji, ale z zachowaniem lokalnego charakteru drogi, co było możliwe w tej okolicy np. po utwardzeniu krótkiego i wąskiego odcinka drogi w pobliżu Krępy. Niestety projekt przebudowy drogi powiatowej nr 2823W zakładał powstanie jezdni o szerokości w linii rozgraniczającej 12 m, która dzięki swoim parametrom, dobrej nawierzchni i oświetleniu stawała się drogą zbierającą ruch z okolicy, ponieważ dawała możliwość znacznego skrócenia czasu przejazdu do drogi wojewódzkiej nr 873, a nawet drogi krajowej nr 79.

Społeczność lokalna zaniepokojona zagrożeniem znacznego wzrostu natężenia ruchu zwróciła się do Starosty Powiatowego o wstrzymanie inwestycji. Niestety ścieżka formalna była już niedostępna, ponieważ wszystkie pozwolenia i decyzje zostały wydane. Starostwo więc realnie nie skonsultowało projektu budowy z mieszkańcami, a nawet przyjęło przyspieszoną ścieżkę prawną korzystając ze specustawy drogowej (przeznaczonej dla dużych inwestycji o znaczeniu krajowym lub regionalnym). W związku z brakiem reakcji ze strony starostwa inicjatywy lokalne przeprowadziły następujące działania:

- Złożyły w wniosek do gminy Piaseczno o zmianę kategorii drogi z powiatowej na gminną.
- Wystosowały prośbę o opinię na temat inwestycji do Dyrekcji Chojnowskiego Parku Krajobrazowego.
- Interweniowały w Nadleśnictwie Chojnów w sprawie planowanej wycinki prawie 1500 drzew.
- Złożyły wniosek do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska o wstrzymanie prac związanych z budową drogi.

- Złożyły wniosek do Wojewody Mazowieckiego o stwierdzenie nieważności decyzji ZRID wydanej przez starostę powiatowego.
- Przekazały Staroście Piaseczyńskiemu stanowisko 12 organizacji lokalnych wobec rozbudowy drogi nr 2823 Krępa-Nowinki.
- Opowiedziały o problemie przebudowy drogi w stacji Radio dla Ciebie.
- Uzyskały wsparcie postów Polski 2050 i Lewicy.
- Złożyły petycję do Starosty Piaseczyńskiego o wstrzymanie inwestycji.
- Złożyły wniosek do Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków o wpis Traktu Wareckiego do Rejestru Zabytków o wpisanie Traktu Wareckiego do rejestru zabytków.

Przy Trakcie odbyły się też spacery przyrodnicze i liczenie drzew zaznaczonych do wycinki. Natomiast po rozpoczęciu budowy przed Starostwem Powiatowym w Piasecznie miał miejsce protest z udziałem telewizji i lokalnej prasy, a następnego dnia został złożony wniosek do Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w sprawie naruszenia warunków realizacji rozbudowy drogi powiatowej określonych w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. A już po zakończeniu inwestycji kolejne spacery, debaty i spotkanie kulturalno-historyczne.

Niestety wnioski do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, Wojewody Mazowieckiego i Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska zostały odrzucone. Jednak po stronie społecznej stanęła gmina Piaseczno, która dąży do zmiany kategorii drogi. Jest też szansa na pozytywną odpowiedź od Konserwatora Zabytków. Najważniejsza jednak była niezwykła aktywność inicjatyw i wywierana przez nie presja społeczna na Starostę. Inwestycja została wprawdzie zrealizowana, ale w o połowę mniejszym zakresie. Udało się dzięki temu ochronić półtora tysiąca drzew przed wycinką.

Po roku funkcjonowania drogi od zakończenia inwestycji, dzięki dalszej presji strona społeczna doprowadziła do zmiany organizacji ruchu i wprowadzenia szykan.

Udało się również pozyskać środki finansowe, aby przeprowadzić ekspertyzy – herpetologiczną, toksykologiczną oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego. Potwierdziły one obserwacje mieszkańców i wolontariuszy. Przebudowa drogi, która w uzasadnieniu miała wpisane podniesienie bezpieczeństwa dla pieszych i rowerzystów spowodowała znaczny wzrost natężenia ruchu i nagminne przekroczenia ograniczeń prędkości powodując ryzyko ciężkich w skutkach wypadków. Spowodowała również znaczny wzrost śmiertelności, będących pod

ochroną płazów i gadów, a także innych zwierząt. Raporty ekspertów wykazały również błędy w dokumentacji projektowej np. przyjęcie niewłaściwej metodyki do obliczenia prognozy natężenia ruchu, a co za tym idzie wprowadzenia w błąd organów wydających decyzję środowiskową.

Dzięki debacie „Trakt Warecki. I co dalej?“, zorganizowanej 2 kwietnia 2024 r. w Centrum Edukacji Multimedialnej, wszyscy interesariusze mieli możliwość zapoznania się z wynikami raportu bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD), doszło do dialogu pomiędzy społecznością lokalną, przedstawicielami gminy Piaseczno, Chojnowskiego Parku Krajobrazowego oraz starostwem. Doszło do rozmów na temat rozwiązań zapewniających bezpieczeństwo wszystkim użytkownikom traktu, w tym płazów, ustalono kolejne działania. Rys historyczny Traktu Wareckiego przedstawiony przez prof. dr hab. Grzegorza Nowika pozwolił nam ocalić od zapomnienia 1000 letnią historię Traktu Czersko-Wareckiego. Usłyszeliśmy pozytywne deklaracje zarówno ze strony członkini zarządu powiatu, burmistrza i radnych gminy Piaseczno. O konieczności wprowadzenia zmian na Trakcie najdobitniej świadczy deklaracja inż. J. Jakiela (współautora raportu BRD) złożona podczas debaty, a brzmi ono tak : „ *jeśli cokolwiek, komukolwiek stanie się na tej drodze (...) osobiście będę świadczył w sądzie i będę tymi dokumentami stał po stronie osób poszkodowanych, bo moim zdaniem sytuacja jest KRYTYCZNA.*”

Link do wydarzenia: <https://www.facebook.com/events/960094425460504>

Link do transmisji z wydarzenia: <https://fb.watch/rvQl2MQn65/>

Raporty i rekomendacje uzyskane od ekspertów mogą być wykorzystane do wszczęcia dalszych kroków w celu przywrócenia walorów historycznych i społecznych, a także bezpieczeństwa na Trakcie Wareckim.



Zakończenie

Przeczytali Państwo maleńką część historii Traktu Wareckiego, który potraktowano jakby był zwyczajną drogą przez las. Ten cichy, spokojny, historyczny szlak turystyczny, piękne miejsce będące celem wypraw rodzinnych, został w jednej połowie zmieniony na szybką drogę skracającą o kilka minut dojazd osobom jadącym od strony Krępy do Piaseczna. Pędzą oni wyasfaltowaną częścią Traktu szybko, hałasując, rozjeżdżając migrujące zwierzęta i odstraszać turystów. Zrobiło się tam po prostu niebezpiecznie. Nie mogliśmy być wobec tego obojętni.

Ze strony administracji lokalnej i instytucji mających chronić przyrodę zabrakło uważności, dogłębnej analizy informacji i ich weryfikacji, a także rzeczywistej troski o przyrodę, która jest prawnie nakazywana. Między mieszkańcami zaistniał spór – jedni chcieli mieć asfalt i „postęp”, inni chcieli mieszkać w ciszy i żyć w spokojnym i bezpiecznym otoczeniu.

Dzięki zaangażowaniu ekspertów zebraliśmy argumenty do merytorycznej rozmowy z przedstawicielami samorządu. Złożyliśmy pierwsze wnioski i zgodnie z rekomendacjami będziemy składać kolejne i liczymy na ich pozytywnie rozpatrzenie. Mamy nadzieję, że nasze dwuletnie zaangażowanie w temat Traktu Wareckiego zakończy się zastosowaniem rekomendacji i zapewnieniem bezpieczeństwa zarówno społeczeństwu, jak i środowisku.

Wszystkim, którzy z nami współpracowali przy dotychczasowych działaniach dziękujemy. Materiałów i informacji, które zebraliśmy w trakcie dwuletniego zaangażowania w temat Traktu Wareckiego jest wiele. Tutaj zebraliśmy najważniejsze. Gdyby chcieli Państwo zapoznać się szerzej z naszymi dokumentami lub dowiedzieć więcej na ten temat, prosimy o kontakt email: alarmdlaklimatu.piaseczno@gmail.com



REKOMENDACJE DLA DZIAŁACZY

czyli jak skutecznie działać wobec niepożądanego inwestycji

Jeśli Twoje otoczenie, okolica, jej wygląd, przyroda i krajobraz są dla Ciebie ważne, bądź aktywny w ich temacie. Sprawdź plany zagospodarowania przestrzennego, interesuj się przyszłymi inwestycjami w gminie i ich lokalizacją. Raz na jakiś czas zerknij do biuletynu informacji publicznej (BIP) swojej gminy, powiatu, by sprawdzić, czy nie ma jakichś informacji o konsultacjach.

Wymagaj od swojej gminy i powiatu transparentności. Wiele samorządów ma swoje profile na Facebooku, są lokalne gazety, informacje o konsultacjach inwestycji powinny docierać do jak największej grupy odbiorców. Często zarzewiem konfliktu jest właśnie brak możliwości rozmowy o inwestycji przed jej realizacją. Czasem dowiadujemy się o inwestycjach, dopiero gdy w terenie coś zaczyna się zmieniać, pojawiają się kropki na drzewach, zaczynają prace przygotowawcze. Wtedy bywa trudniej wpłynąć na to, co ma się wydarzyć. Jednak pamiętaj, nigdy nie jest za późno. Nawet wówczas możesz mieć wpływ na to, ile drzew finalnie zostanie wyciętych, jakie rozwiązania się przy okazji inwestycji pojawią, a także na to, jak kolejne inwestycje o podobnym charakterze będą realizowane. Niekiedy udaje się powstrzymać całą realizację inwestycji, ale do tego potrzeba grupy zdeterminowanych osób, chcących działać w danym temacie.

Ustal, kto odpowiada za inwestycję. Sojuszników poszukaj wśród swoich znajomych, sąsiadów, aktywnych w okolicy organizacjach pozarządowych, kołach gospodyń wiejskich, itp. Wykorzystaj kontakty bezpośrednie, media społecznościowe. Nadaj tematowi rozgłos. Nie wystarczy emocjonalny sprzeciw, musisz mieć argumenty, które uzasadnią Twoje/Wasze stanowisko.

Przydatne będzie skontaktowanie się ze specjalistami w danej dziedzinie (np. dendrolog, herpetolog, hydrolog, itp.). Dobrym ruchem jest przeanalizowanie dostępnej dokumentacji i wystosowanie wniosków do odpowiednich organów (gmina, powiat, RDOŚ, itd.).

Staraj się o mobilizację społeczności lokalnej w Twoim temacie. Organizuj spotkania, spacer przyrodnicze, debaty, a nawet zorganizuj protest – jeśli inne formy komunikacji z decydentami będą nieskuteczne.

Przydatna do tego będzie Twoja obecność w mediach społecznościowych – informowanie o planowanych działaniach, publikacja relacji z poszczególnych aktywności, w tym filmów,

zdjęć, czy podcastów radiowych lub nagrań telewizyjnych, udostępnianie postów osób zaangażowanych w działania.

Postaraj się uzyskać wsparcie jakiegoś samorządu lub instytucji. Konieczne są rozmowy z radnymi, przedstawienie problemu na radzie gminy, rozmowa z wójtem lub burmistrzem.

Warto postarać się o współpracę z organizacjami lokalnymi – wspólne przygotowywanie dokumentów, petycji, organizowanie protestów czy spacerów, jest łatwiejsze, gdy jest więcej aktywnych osób.

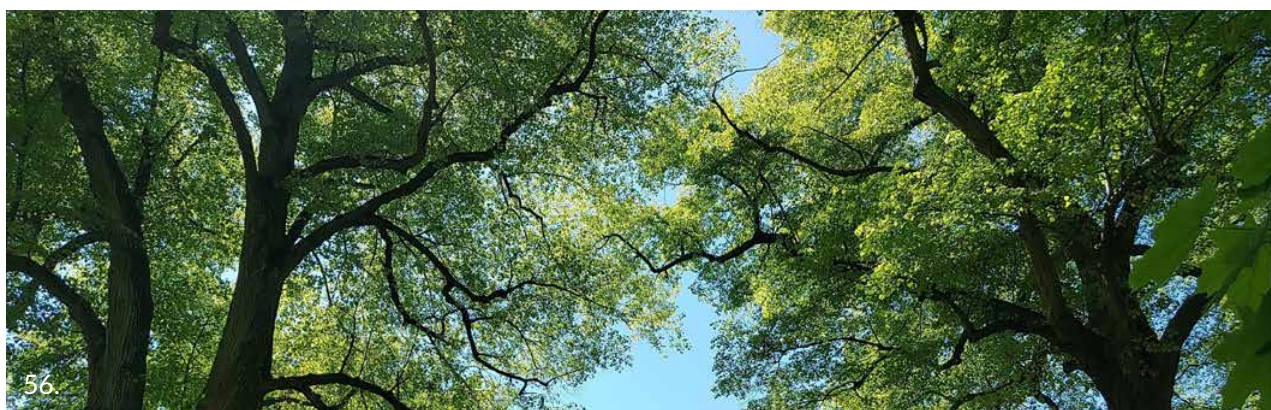
Polecamy też nawiązanie kontaktu z mediami lokalnymi w celu nagłośnienia problemu oraz zasięgnięcie opinii organów odpowiedzialnych za wykonanie planów ochrony dla danego terenu, np. dyrekcji parku krajobrazowego.

Jeśli uda się Wam uzyskać opinię ekspertów w celu poparcia swoich wniosków do odpowiednich organów, możecie sprawę skierować np. do Samorządowego Kolegium Odwoławczego, które jest władne uchylić decyzję środowiskową. Czasem eksperci pomagają pro publico bono, przeważnie jednak musicie zebrać środki na konieczne ekspertyzy przyrodnicze, jeśli są one Wam niezbędne.

Aby pozyskać środki na takie działania warto mieć osobowość prawną (stowarzyszenie, fundacja), wówczas można pozyskać grant. Jeśli nie macie takiej osobowości, możecie wejść w partnerstwo projektowe z fundacją lub stowarzyszeniem. Są także granty interwencyjne dla inicjatyw nieformalnych, np. z Fundacji im. H. Wujca.

Najważniejsze jednak jest wywieranie stałej presji na decydentów, merytoryczna dyskusja i właściwe sformułowanie oczekiwań. Pamiętajcie, czasem takie działanie to szybki zryw, lecz by uzyskać jego efekty, najlepiej z góry nastawiać się na maraton. Każda, nawet najdłuższa droga, zaczyna się od pierwszego kroku. Zatem walczyć.

Życzymy powodzenia.



BIBLIOGRAFIA

Źródła historyczne

Cubała A., Piaseczno '44 Miasto i Ludzie, UMiG Piaseczno, 2019, str. 77-108,130-132

Kubalski Tadeusz „Zbroja”, W szeregach „Baszty”, wyd. MON, Warszawa, 1969

Metler Mieczysław, Myśliwi z czerwonymi gwiazdami nad polami Żabieńca, Kresowe Stanice Nr 1, Rocznik XIII, 2009, str. 63-89,Warszawa

Piskunowicz Henryk, Udział Obwodu „Obroża” w powstaniu warszawskim, w: Teren wobec powstania warszawskiego – red. Krajewski Kazimierz, IPN seria Warszawa niepokonana, tom XVI, 2017, str. 235- 243

Radziejewski Krzysztof, Relacje i wspomnienia partyzantów w zespole akt Środowiska 9 p.p. AK Ziemi Zamojskiej, Pomoce archiwalne, str.148

Sawicki Jacek Z., „Obroża” w konspiracji i powstaniu warszawskim, Dom Wyd. Bellona, Warszawa, 2002, str.193-196

Utracki Rafał, Contumaces ... Legio infera Samodzielny Batalion im. Brygadiera Mączyńskiego, Związek Żołnierzy NSZ – Koło im. Porucznika „Antka” w Piasecznie, Agencja Wyd.-Rekl. „Arte” w Białej Podlaskiej, 2004

Woszczyk Antoni „Tosiek”, „Baszta” K-3 walczy, ZW-P s.c., Warszawa, 1999

Zając Dorota, Udział V Rejonu „Gątyń” VII Obwodu „Obroża” w Powstaniu Warszawskim, Praca dyplomowa Uniwersytet Warszawski. 2007

Zugaj Leszek, Fragment mapy Karola de Pertheesa z 1790 r. Nadleśnictwo Chojnów wczoraj i dziś. Pilawa, Wyd. „Buk”, 2015

Protokół dla ZBOWiD Piaseczno sporządzony w Zalesiu Górnym z 25.08.1978 przez członków ZWZ AK Obwód Grójec, dotyczący Miejsc Pamięci na terenie Lasów Chojnowskich

* Dane ze źródeł historycznych zebrał i opracował dr Mirosław Grzyb

Ustawy

Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych:

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu19850140060>

Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20030800717>

Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=wdu20030800721>



Iceland
Liechtenstein
Norway



Active
citizens fund

MOŻEMY
TO ZMIEŃIĆ



Podpisz petycję!



Projekt jest finansowany przez Islandię,
Liechtenstein i Norwegię z Funduszy EOG w ramach
Programu Aktywni Obywatele – Fundusz Regionalny.



Fundacja
Dziedzictwo
Przyrodnicze