



Pan  
Mikołaj Wild  
Prezes Zarządu  
Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.  
Al. Jerozolimskie 134  
02-305 Warszawa

Zalesie Górne, 10 marca 2020

dot. przebieg linii drogowej A50 na terenie gmin Piaseczno i Prażmów

Szanowny Panie Prezesie,

**w związku z przeprowadzanymi przez CPK Sp. z o.o. konsultacjami społecznymi, zgłaszamy sprzeciw wobec proponowanego przebiegu linii drogowej A50 na terenie gminy Piaseczno i gminy Prażmów w wariantcie zielono-granatowym, przecinającym Chojnowski Park Krajobrazowy. Wnioskujemy o przeniesienie linii drogowej A50 na DK50 zgodnie z założeniami przedstawionymi w treści SSL (oddalenie AOW o 50km od centrum Warszawy; pkt. 7.1 SSL) oraz Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego z 2014r.**

#### Uzasadnienie

1. Proponowany wariant zielono-granatowy planowanej autostrady, przechodzący przez Chojnowski Park Krajobrazowy, podzieli Park na dwie części i bezpowrotnie zniszczy ten unikalny przyrodniczo teren, wchodzący w skład Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, czyli bezpowrotnie zaingeruje w układ powiązanych przestrzennie terenów w województwie mazowieckim, wyróżniających się krajobrazowo, o zróżnicowanych i cennych ekosystemach, gdzie żyje wiele gatunków roślin i zwierząt objętych ścisłą ochroną i wymienionych w Dyrektywie OSO oraz w Programie Ochrony Przyrody dla Nadleśnictwa Chojnów na lata 2018-2028, zatwierdzonym przez Ministerstwo Środowiska - 32 gatunki ściśle chronionej flory, 100 gatunków ptaków i wiele innych chronionych gatunków fauny, w tym gatunki roślin z międzynarodowej „czerwonej księgi” gatunków zagrożonych. Podzielenie terenu Chojnowskiego PK autostradą uniemożliwi naturalną migrację wielu gatunków zwierząt. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego z 2014 roku zakłada ochronę Chojnowskiego PK i rezerwatów przyrody na tym obszarze m.in. poprzez poprowadzenie Dużej Obwodnicy Warszawy w linii drogi krajowej nr 50 (Góra Kalwaria – Grójec). Obecny plan AOW leży w sprzeczności z planem zagospodarowania przestrzennego województwa.
2. Chojnowski Park Krajobrazowy jest terenem prawnie chronionym. Parki krajobrazowe stanowią jedną z głównych form ochrony przyrody w Polsce, określonych w Ustawie o ochronie przyrody z 2004 r. Zgodnie z kategoriami ochrony przyrody Międzynarodowej Unii Ochrony Przyrody (IUCN) parki krajobrazowe zaliczają się do kategorii V – obszarów chronionego krajobrazu – obszarów o znaczących wartościach ekologicznych, kulturowych, przyrodniczych i krajobrazowych. Ponadto, w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej trasy znajduje się 5 rezerwatów przyrody i specjalne obszary ochrony, w tym Obszary Natura 2000, wpisane na europejską listę najcenniejszych pod względem przyrodniczym obszarów:
  - Stawy w Żabieńcu (PLH140039)
  - Łąki Soleckie (PLH140055)oba stanowiące Obszar o Znaczeniu dla Wspólnoty (OZW) oczekujący na zatwierdzenie jako Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOO).
3. Uchwała nr 228/19 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia Planu Ochrony dla Chojnowskiego Parku Krajobrazowego zakłada ochronę tego terenu na kolejne 20 lat, w tym:

Stowarzyszenie Przyjaciół  
Zalesia Górnego  
ul. Białej Brzozy 23  
05-540 Zalesie Górne

Bank Spółdzielczy Piaseczno  
NRB: 52 8002 0004 2300 2115 2023 0001  
tel. +48 (22) 3762194  
e-mail: spzg@zalesie-gorne.pl

KRS: 0000127021  
NIP: 123-09-64-920  
REGON: 015181116

- a) zachowanie cennego, zwartego kompleksu Lasów Chojnowskich odznaczającego się mozaiką zbiorowisk leśnych,
- b) zachowanie i poprawa możliwości trwałego i stabilnego funkcjonowania ekosystemów,
- c) stabilizowanie i przywracanie utraconej różnorodności biologicznej na poziomie ekosystemów,
- d) zachowanie walorów kulturowych i krajobrazowych,
- e) sukcesywna poprawa stanu wszystkich komponentów środowiska;
- f) zrównoważone użytkowanie zasobów przyrody;
- g) ograniczenie negatywnych oddziaływań na zasoby przyrodnicze, krajobrazowe i kulturowe Parku;
- h) zachowanie trwałego funkcjonowania ekosystemów hydrogenicznych oraz powstrzymanie przesuszania i degradacji gleb hydrogenicznych, jako istotnego elementu obiegu wody oraz cennego zasobu przyrodniczego,
- i) ograniczenie 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,
- j) przeciwdziałanie nadmiernemu zanieczyszczeniu powietrza atmosferycznego w wyniku m.in. emisji komunikacyjnej,
- k) przeciwdziałanie nadmiernemu hałasowi,
- l) zachowanie, wyeksponowanie i właściwe wykorzystanie elementów dziedzictwa kulturowego, w tym szczególnie następujących obiektów o istotnym znaczeniu historycznym i kulturowym, w tym obiektów dworsko-parkowych, cmentarzy oraz innych zabudowań, w tym ujętych w rejestrze zabytków w Oborach, Oborach-Łyczynie, Pęcherach, Pracach Dużych i Prażmowie, ujętych w gminnej ewidencji zabytków w Baniosze, Chojnowie, Łosiu, Wólce Pęcherskiej, Zalesiu Górnym i Zawodnem oraz innych cennych w Chojnowie, Gołkowie i Zalesiu Górnym.

Przedstawiony przez CPK plan AOW w wariantcie zielono-granatowym leży w sprzeczności z ww. celami ochrony przedstawionymi w Planie Ochrony dla Chojnowskiego Parku Krajobrazowego.

4. Wariant zielono-granatowy AOW w południowym fragmencie nie znajduje uzasadnienia w istniejącej już sieci drogowej regionu, ani dotychczasowej strategii. Jest ponadto zaprzeczeniem założeń zawartych w samym Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL), które mówi: Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej. Zgodnie z Koncepcją Przestrzennego Zagospodarowania Kraju do 2030 r. w okolicy węzła CPK planowana jest budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW), ringu autostradowego przebiegającego w odległości około 40-50 km od centrum Warszawy. Wariant zielono-granatowy w okolicy Zalesia Górnego i Ustanowa znajduje się w odległości zaledwie 30 km od centrum Warszawy. Ponadto, budowana obecnie obwodnica Warszawy S2 w swojej części południowej (Warszawa-Ursynów) znajduje się zaledwie 15 km od nowo planowanego wariantu zielono-granatowego. Takie potencjalne zagęszczenie sieci autostrad wokół miasta wielkości Warszawy jest nieuzasadnione i nie przyniesie korzyści mieszkańcom stolicy i okolic, ani nie jest wskazane dla dobra tranzytu krajowego. Przykładem mogą być miasta Europy Zachodniej, w których nowe autostrady budowane są w odległości ok. 30-40 km od pierwszego pierścienia otaczającego miasto, oraz w odległości około 50 km od centrum miast, czyli zgodnie z planem przedstawionym w SSL. Takie kryterium spełniłaby autostrada umiejscowiona na wysokości obecnej trasy DK 50, zgodnie także z wcześniejszymi planami województwa mazowieckiego.
5. Wariant zielono-granatowy AOW leży w sprzeczności z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 24 września 2019 r. zmieniającą rozporządzenie w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz.U. 2019 poz. 1819), wg którego autostrada A50 łączy Mszczonów i Górę Kalwarię (leży na linii Mszczonów-Góra Kalwaria). Wariant zielono-granatowy nie spełnia tego kryterium, ponieważ jest oddalony od Mszczonowa o promień odległości od 6 do 15 km. Kryterium to spełnia DK50 przechodząca przez Mszczonów jako obwodnica Mszczonowa połączona z trasą S8 i tą trasą, czyli DK50 powinna zostać poprowadzona A50 zgodnie z ww. Rozporządzeniem Rady Ministrów.

6. Wariant zielono-granatowy AOW będzie wymagał w swym przebiegu południowym budowy kolejnych węzłów komunikacyjnych. Poprowadzenie AOW po trasie DK50 w odcinku Mszczonów-Góra Kalwaria pozwoli na wykorzystanie istniejących już węzłów komunikacyjnych tj. połączenie z S8 w Mszczonowie, połączenie z DK79 i nowo wybudowaną obwodnicą w Górze Kalwarii.
7. Budowa AOW w wariantcie zielono-granatowym wymusi budowę kolejnej przeprawy przez Wisłę tuż obok istniejącego mostu w Górze Kalwarii, tym samym drastycznie i zupełnie niepotrzebnie podnosząc koszty inwestycji. Natomiast poprowadzenie AOW w korytarzu DK50 pozwoli na wykorzystanie istniejącego już mostu. Dodatkowa przeprawa przez Wisłę w Górze Kalwarii nie jest na tym odcinku potrzebna i ekonomiczna, byłaby jednak wskazana na południe od Góry Kalwarii w kierunku Dębłina, gdzie mosty znajdują się w odległości ponad 70 km od siebie, a tak duża odległość uniemożliwia płynną komunikację regionów położonych po obu stronach Wisły.
8. Wariant zielono-granatowy AOW w swym południowym przebiegu będzie skutkował trwałym wylesieniem obszarów leśnych obejmującym w tej części korytarza/tym wariantcie powierzchnię około 316 ha, z czego 270 ha stanowią lasy Skarbu Państwa (184 ha w zarządzie Nadleśnictwie Chojnow i 86 ha w innych jednostkach LP) oraz 46 ha to lasy innej własności (przy założeniu usunięcia drzewostanu z pasa szerokości 150 m). Przyjmując, zgodnie z dostępną wiedzą, że 1 ha lasu wiąże średnio 4,5 tony CO<sub>2</sub> w ciągu roku, wspomniane wyżej wylesienie spowoduje brak absorpcji CO<sub>2</sub> z atmosfery w ilości około 1422 ton rocznie. Ponadto wzmożony ruch samochodowy związany z nową trasą będzie dodatkowym źródłem CO<sub>2</sub>, co w konsekwencji zwiększy niekorzystny bilans obiegu CO<sub>2</sub> oraz jego negatywny wpływ na klimat i środowisko.
9. W czasie budowy i późniejszej eksploatacji autostrady zachwiane zostaną stosunki wodne w kompleksie leśnym, co spowoduje wysychanie jednych fragmentów lasu, a zatapianie innych. Zmniejszy się także lokalna retencja niezbędna do zachowania odpowiednich zasobów wód podskórnych, także na cele gospodarcze / użytkowe. Biorąc pod uwagę zachodzące globalne zmiany klimatu i postępujące stepowanie kraju, jest to czynnik bardzo istotny dla zabezpieczenia mieszkańców i gospodarki w zasoby wodne.
10. Wycinka ogromnej liczby drzew w pasie planowanej autostrady stoi w sprzeczności z ogólnoswiatową polityką zapobiegania globalnym zmianom klimatu. Ekosystemy leśne są głównymi pochłaniaczami gazów cieplarnianych i emitentami tlenu. Takie działania stoją w sprzeczności z oczekiwaniami społecznymi. Planowana inwestycja stoi w sprzeczności z priorytetem politycznym UE najbliższych dekad, tj. Europejskim Zielonym Ładem, która to strategia powinna wyznaczać kierunek aktywności państw unijnych na najbliższe lata. Jednym z kluczowych obszarów tej polityki jest różnorodność biologiczna, tj. ochrona wrażliwych ekosystemów, w tym m.in. zwiększanie powierzchni lasów w Europie, zwiększanie bioróżnorodności przestrzeni miejskich, a nie zupełnie odwrotnie.
11. Chojnowski Park Krajobrazowy, współtworząc Zielony Pierścień Warszawy, stanowi "zielone płuca Warszawy". Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 zakłada utworzenie zielonych pierścieni dookoła 35 większych polskich miast. Warszawa już posiada taki pierścień, a lasy Chojnowskiego PK stanowią – obok Kampinoskiego Parku Narodowego i Mazowieckiego Parku Krajobrazowego – jeden z jego trzech najważniejszych elementów i są częścią Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Aby mógł on prawidłowo pełnić tę rolę konieczne jest zachowanie ciągłości kompleksów leśnych i łąk. Powietrze znad Chojnowskiego PK zasila Warszawę w czyste i chłodne powietrze, wspomagając walkę ze smogiem w stolicy.
12. Budowa autostrady spowoduje stopniowe zanikanie funkcji rekreacyjno-zdrowotnych Chojnowskiego Parku Krajobrazowego oraz Zalesia Górnego, które dla mieszkańców stolicy jest popularnym miejscem wypoczynku i od lat rozwija w tym kierunku infrastrukturę turystyczną. Obszary te są elementem Warszawskiej Obwodnicy Turystycznej. W korytarzu planowanej autostrady znajduje się 8 szlaków pieszych o długości ponad 100 km, 5 pieszych ścieżek dydaktycznych, ścieżki i szlaki rowerowe oraz biegowe, ścieżki zdrowia, w tym jedyna na Mazowszu dla osób niepełnosprawnych, szlak kajakowy, 4 szlaki konne.
13. Dla mieszkańców regionu priorytetem jest usprawnienie lokalnej komunikacji drogowej, przede wszystkim na linii Warszawa – miasta peryferyjne (np. Piaseczno, Góra Kalwaria), celem codziennych dojazdów do/z miejsc pracy i szkół w stolicy. Proponowana AOW nie odpowiada na

to zapotrzebowanie. W rejonie planowanej autostrady jest wiele ciągów komunikacyjnych, które w pierwszej kolejności wymagają natychmiastowej przebudowy i remontów przed rozpoczęciem jakichkolwiek dalszych inwestycji drogowych.

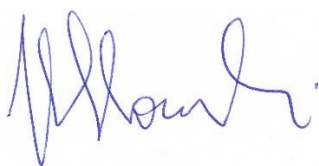
14. Mieszkańcy Zalesia Górnego, Ustanowa, Nowinek, Chojnowa, Pilawy i innych okolicznych miejscowości przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych nie byli informowani o ew. budowie autostrady w wariacie zielono-granatowym, ponieważ w żadnym z możliwych do sprawdzenia planów nie było wzmianki o przebiegu autostrady przez te tereny lub tereny sąsiadujące (w odległości minimum 15 km na północ i południe). Zgodnie z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego z 2014 roku Duża Obwodnica Warszawy poprowadzona jest przez DK 50. Studium wyraźnie mówi którędy ma przebiegać Duża Obwodnica Warszawy i na tej podstawie mieszkańcy podejmowali swoje decyzje, wiążące się często z zainwestowaniem oszczędności życia i zaciąganiem zobowiązań kredytowych. Autostrada A50 zaistniała w polskim prawie dopiero 24 września 2019 r. (Dz.U. 2019 poz. 1819), więc wszelkie decyzje inwestycyjne przed tym okresem przebiegały bez wiedzy o potencjalnym korytarzu autostradowym w przedstawionych wariantach. Uchwała nr 156/2015 Rady Ministrów z dnia 8 września 2015 r. dot. Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.) z 8 września 2015 r. oraz Rozporządzenie Rady Ministrów z 5 kwietnia 2018 r. (Dz. U. 2018 poz. 741) w sprawie sieci dróg krajowych i autostrad nie zawierały informacji nt. planowanej budowy A50 lub innej autostrady w tym rejonie, a koncepcja Dużej Obwodnicy Warszawy już istniała i biegła w tej koncepcji po DK50.
15. CPK sp. z o.o. do zaprojektowania przebiegów korytarzowych Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej posłużyło się nieaktualną mapą, która nie uwzględnia wielu nowo wybudowanych budynków mieszkalnych, budowli użyteczności publicznej, użytkowych prywatnych (ośrodki zdrowia, apteki), dróg (obwodnicy Góry Kalwarii) i zaawansowanej budowy trasy S7. Dlatego projekt jest niemiernodajny w oszacowaniu potencjalnych strat dla ludności i całego społeczeństwa, a także nie ma odniesienia do dotychczasowych inwestycji, które były finansowane w ostatnich latach z budżetu Państwa.
16. Plan Zagospodarowania Przestrzennego Zalesia Górnego (planowanego jako miasto-ogród) rygorystycznie zakazuje ingerencji w środowisko - obejmuje zakaz prowadzenia działalności powodującej zanieczyszczenie powietrza i gleby oraz emitującej hałas. Propozycja przebiegu autostrady wzdłuż granicy Zalesia Górnego pozostaje w sprzeczności z tymi założeniami (i zdrowiem mieszkańców) poprzez emisję hałasu, zanieczyszczeń powietrza i wody (pyły zawieszone emitowane w efekcie spalania paliwa samochodowego, drobinki asfaltu, metale ciężkie itp. gromadzące się w powietrzu, wodzie i glebie).
17. Autostrada rozdzieli Zalesie Górne i Ustanów, które choć administracyjnie odrębne, w praktyce stanowią jeden organizm funkcjonalny. Dla mieszkańców Ustanowa Zalesie Górne stanowi zaplecze usługowe (placówki edukacyjne, dom kultury, boisko sportowe, komisariat policji, ośrodek zdrowia, poczta, sklepy, punkty usługowe, restauracje, apteki), jest węzłem komunikacyjnym w kierunku Warszawy (stacja kolei podmiejskiej, pętla autobusowa), i miejscem wypoczynku. Ponadto, wg SSL region Warszawy i jej okolic, szczególnie w części południowej posiada mocno zurbanizowany charakter, gdzie duża koncentracja skupisk ludzkich w znacznej mierze ogranicza możliwości poprowadzenia korytarzy autostradowych. Dlatego właśnie konieczne jest odsunięcie w części południowej planowanej AOW na istniejący już ciąg drogi DK50.
18. Wariant zielono-granatowy planowanej nitki AOW planowany jest na terenach licznie zaludnionych i obniży komfort życia wielu społeczności m.in. Zalesia Górnego, Ustanowa, Nowinek, Chojnowa, Pilawy, Wólki Kozodawskiej, Złotokłosu, Henrykowa Urocze i Głuskowa. Zanieczyszczenie powietrza spowodowane przez budowę i użytkowanie autostrady będzie katastrofalne dla zdrowia mieszkańców, którzy osiedlali się na terenie sąsiadującym z Chojnowskim Parkiem Krajobrazowym i w jego otulinie dla zapewnienia ochrony zdrowia własnego i swoich rodzin. Budowa A50 przez ten obszar zniweczy podstawowy cel osadnictwa w tym miejscu. Wg naukowców bliskość autostrad czy zanieczyszczenie powietrza pochodzące z ruchu drogowego (spaliny, sadza, cząstki asfaltu i kół samochodowych, dwutlenek węgla) ma działanie kancerogenne i tym samym jest wiązane ze zwiększonym ryzykiem występowania nowotworów, a także

astmy, autyzmu i innych chorób układu nerwowego czy rozwoju mózgu u dzieci. Dlatego autostrady powinny być budowane w miejscach dobrze przewietrzanych, na otwartych przestrzeniach, a nie w poprzek lasów, które zakłócają przewietrzanie, a także stanowią bazę dla osadnictwa nastawionego na profilaktykę zdrowia. Niszczenie lasów będących podstawą profilaktyki zdrowotnej zarówno na miejscu jak i na odległość (dla Warszawy – Zielone Płuca miasta) stanowi zagrożenie dla zdrowia całych społeczności na kolejne pokolenia .

19. Lasy Chojnowskie to miejsce szczególne dla historii Polski. Tu miała miejsce największa w tym rejonie potyczka z wojskami rosyjskimi podczas powstania styczniowego. Tu podczas I wojny światowej odbywały się walki armii zaborczych, w szeregach których zginęło wielu naszych rodaków znajdując wieczny spoczynek w Lasach Chojnowskich. Tu wreszcie podczas II wojny światowej istniała niedostępna dla okupantów słynna Rzeczpospolita Chojnowska, a wielu z tysięcy stacjonujących żołnierzy poległo tu walcząc o wolność Ojczyzny. Świadectwem tamtych wydarzeń są wciąż zachowane stuletnie okopy przecinające las, cmentarze wojenne, bezimiennie mogiły, pomniki i tablice. Przeprowadzenie trasy przez Lasy Chojnowskie bezpowrotnie zniszczy te miejsca pamięci dla przyszłych pokoleń.

W związku z powyższym stanowczo sprzeciwiamy się budowie przez teren Chojnowskiego Parku Krajobrazowego oraz przez miejscowości Zalesie Górne i Ustanów trasy AOW A50/S50 i/lub zjazdów z autostrady w tej okolicy. Sama propozycja wywołała już wielkie szkody, powodując, że nasze domy straciły dramatycznie na wartości, a inwestorzy nie wiedzą, czy warto budować na działkach, które zakupili. Szkada ta nie będzie nam w żaden sposób wynagrodzona bliskością potencjalnej autostrady, a spowoduje jedynie dalsze straty materialne, zdrowotne i ekologiczne. Dlatego w przypadku dalszego rozważania budowy AOW w wariantcie zielono-granatowym mieszkańcy będą masowo domagali się odszkodowań od Skarbu Państwa tytułem spadku wartości nieruchomości oraz zadośćuczynienia za wyrządzone szkody na zdrowiu i mieniu.

Z poważaniem,



---

Jerzy Stefan Ostrowski  
Prezes Zarządu

Do wiadomości:  
Urząd Miasta i Gminy Piaseczno  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Ministerstwo Infrastruktury  
Generalna Dyrekcja Ochrony Środowiska  
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska

**UPP - Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia**

Identyfikator Poświadczenia: ePUAP-UPP38800139

**Adresat dokumentu, którego dotyczy poświadczenie**

Nazwa adresata dokumentu: GMINA PIASECZNO

Identyfikator adresata: umigpiaseczno

Rodzaj identyfikatora adresata: ePUAP-ID

**Nadawca dokumentu, którego dotyczy poświadczenie**

Nazwa nadawcy: Stowarzyszenie Przyjaciół Zalesia Górnego

Identyfikator nadawcy: SPZG

Rodzaj identyfikatora nadawcy: ePUAP-ID

**Dane poświadczenia**

Data doręczenia: 2020-03-11T02:39:59.224

Data wytworzenia poświadczenia: 2020-03-11T02:39:59.224

Identyfikator dokumentu, którego dotyczy poświadczenie: DOK56221425

**Dane uzupełniające (opcjonalne)**

Rodzaj informacji uzupełniającej: Źródło

Wartość informacji uzupełniającej: Poświadczenie wystawione przez platformę ePUAP

Rodzaj informacji uzupełniającej: Identyfikator ePUAP dokumentu

Wartość informacji uzupełniającej: 56221425

Rodzaj informacji uzupełniającej: Informacja

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1 k.p.a. pisma powiązane z przedłożonym dokumentem będą przesyłane za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Rodzaj informacji uzupełniającej: Pouczenie

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1d k.p.a. istnieje możliwość rezygnacji z doręczania pism za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

**Dane dotyczące podpisu**

Poświadczenie zostało podpisane - aby je zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Lista podpisanych elementów (referencji):

referencja ID-ebc3f573ccfdec29a4589de394c9cc89 :

referencja ID-89a1e5fac88f63a150d49c96d69bc1c0 :

Kopia%20pisma%20do%20Centralnego%20Portu%20Komunikacyjnego%20sp.%20z%20o.o.%20z%2010.03.2020.xml

referencja : #xades-id-5e81532429c82d822bcce212e1096dd0

**UPP - Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia**

Identyfikator Poświadczenia: ePUAP-UPP38800151

**Adresat dokumentu, którego dotyczy poświadczenie**

Nazwa adresata dokumentu: GENERALNA DYREKCJA DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD

Identyfikator adresata: e6uk800pdc

Rodzaj identyfikatora adresata: ePUAP-ID

**Nadawca dokumentu, którego dotyczy poświadczenie**

Nazwa nadawcy: Stowarzyszenie Przyjaciół Zalesia Górnego

Identyfikator nadawcy: SPZG

Rodzaj identyfikatora nadawcy: ePUAP-ID

**Dane poświadczenia**

Data doręczenia: 2020-03-11T02:52:57.442

Data wytworzenia poświadczenia: 2020-03-11T02:52:57.442

Identyfikator dokumentu, którego dotyczy poświadczenie: DOK56221440

**Dane uzupełniające (opcjonalne)**

Rodzaj informacji uzupełniającej: Źródło

Wartość informacji uzupełniającej: Poświadczenie wystawione przez platformę ePUAP

Rodzaj informacji uzupełniającej: Identyfikator ePUAP dokumentu

Wartość informacji uzupełniającej: 56221440

Rodzaj informacji uzupełniającej: Informacja

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1 k.p.a. pisma powiązane z przedłożonym dokumentem będą przesyłane za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Rodzaj informacji uzupełniającej: Pouczenie

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1d k.p.a. istnieje możliwość rezygnacji z doręczania pism za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

**Dane dotyczące podpisu**

Poświadczenie zostało podpisane - aby je zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Lista podpisanych elementów (referencji):

referencja ID-6f455af43f30ac7a77114377c47cf15d :

referencja ID-228dfba3ff3cbda2f4d11b0cb2dc1995 :

Kopia%20pisma%20do%20Centralnego%20Portu%20Komunikacyjnego%20sp.%20z%20o.o.%20z%2010.03.2020.xml

referencja : #xades-id-9173bea67dfbca74fde570ac5bea3497

## UPP - Urzędowe Poświadczenie Przedłożenia

Identyfikator Poświadczenia: ePUAP-UPP38800144

### Adresat dokumentu, którego dotyczy poświadczenie

Nazwa adresata dokumentu: MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Identyfikator adresata: MIIB

Rodzaj identyfikatora adresata: ePUAP-ID

### Nadawca dokumentu, którego dotyczy poświadczenie

Nazwa nadawcy: Stowarzyszenie Przyjaciół Zalesia Górnego

Identyfikator nadawcy: SPZG

Rodzaj identyfikatora nadawcy: ePUAP-ID

### Dane poświadczenia

Data doręczenia: 2020-03-11T02:45:05.458

Data wytworzenia poświadczenia: 2020-03-11T02:45:05.458

Identyfikator dokumentu, którego dotyczy poświadczenie: DOK56221431

### Dane uzupełniające (opcjonalne)

Rodzaj informacji uzupełniającej: Źródło

Wartość informacji uzupełniającej: Poświadczenie wystawione przez platformę ePUAP

Rodzaj informacji uzupełniającej: Identyfikator ePUAP dokumentu

Wartość informacji uzupełniającej: 56221431

Rodzaj informacji uzupełniającej: Informacja

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1 k.p.a. pisma powiązane z przedłożonym dokumentem będą przesyłane za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Rodzaj informacji uzupełniającej: Pouczenie

Wartość informacji uzupełniającej: Zgodnie z art 39<sup>1</sup> par. 1d k.p.a. istnieje możliwość rezygnacji z doręczania pism za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

### Dane dotyczące podpisu

Poświadczenie zostało podpisane - aby je zweryfikować należy użyć oprogramowania do weryfikacji podpisu

Lista podpisanych elementów (referencji):

referencja ID-f3dc80d58bb8bdf8cc3837a06cb61a04 :

referencja ID-eec822df43d82c6b552525e78d7fa15a :

Kopia%20pisma%20do%20Centralnego%20Portu%20Komunikacyjnego%20sp.%20z%20o.o.%20z%2010.03.2020.xml

referencja : #xades-id-32dbd291199f88919fcf3c9feb1d427d