

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY
SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

FORMULARZ DO ZGŁASZANIA UWAG

Dotyczy: Załącznik nr 2. „Atlas map przebiegów korytarzy Drogowych Inwestycji Towarzyszących”

Nr arkusza, do którego odnosi się uwaga

6, 7

Treść uwagi lub proponowana zmiana (pole obowiązkowe) *

Zgłaszam sprzeciw wobec proponowanego przebiegu linii drogowej A50 na terenie gminy Piaseczno i gminy Prażmów, w wariantcie oznaczonym kolorami zielonym i niebieskim, przecinającym Chojnowski Park Krajobrazowy.

Wnioskuje o przeniesienie linii drogowej A50 na DK50 zgodnie z założeniami przedstawionymi w treści SSL (oddalenie AOW o 50 km od centrum Warszawy; pkt. 7.1 SSL) oraz Planem Zagospodarowanie Przestrzennego Województwa Mazowieckiego z 2014 r.

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

Uzasadnienie uwagi lub proponowanej zmiany

- 1. Proponowany wariant zielono-niebieski 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. 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. Wariant zielono-niebieski 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-niebieski 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-niebieskiego. 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.
- 3. Chojnowski Park Krajobrazowy jest częścią systemu obszarów prawnie chronionych.** 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 Żabińcu (PLH140039)
 - Łąki Solecie (PLH140055)oba stanowiące Obszar o Znaczeniu dla Wspólnoty (OZW) oczekujący na zatwierdzenie jako Specjalny Obszar Ochrony Siedlisk (SOO).
- 4. W czasie budowy i późniejszej eksploatacji autostrady zachwiane zostaną stosunki wodne** w kompleksie leśnym, co spowoduje wysychanie jednych fragmentów lasu, a zatopienie innych. Zmniejszy się także lokalna retencja niezbędna do zachowania odpowiednich zasobów wód podziemnych, także na cele gospodarcze / użytkowe. Biorąc pod uwagę zachodzące globalne zmiany klimatu i postępujące stopowienie kraju, jest to czynnik bardzo istotny dla zabezpieczenia mieszkańców i gospodarki w zasoby wodne.
- 5. Wycinka ogromnej liczby drzew w pasie planowanej autostrady stoi w sprzeczności z ogólnopolską 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.
- 6. 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.

7. **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.
8. **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.
9. **Mieszkańcy Zalesia Górnego, Ustanowa, Nowinek, Chojnowa, Pilawy i innych okolicznych miejscowości przy podejmowaniu decyzji inwestycyjnych nie byli informowani o ew. budowie autostrady** w wariantcie zielono-niebieskim, 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.
10. **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 zawieszane emitowane w efekcie spalania paliwa samochodowego, drobinki asfaltu, metale ciężkie itp. gromadzące się w powietrzu, wodzie i glebie).
11. **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.
12. **Wariant zielono-niebieski 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 Głoskowa.**

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. Szkoda 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-niebieskim mieszkańcy będą masowo domagali się odszkodowań od Skarbu Państwa tytułem spadku wartości nieruchomości oraz zadośćuczynienia za wyrządzone szkody.

Zgłaszam uwagę (proszę zaznaczyć odpowiednio)

- jako osoba fizyczna
 w imieniu organizacji

Nazwa organizacji (pole dobrowolne)

CENTRALNY PORT KOMUNIKACYJNY SOLIDARITY TRANSPORT HUB POLAND

Informacja na temat przetwarzania danych osobowych w związku ze zgłoszeniem uwag i wniosków w ramach udziału społeczeństwa w opracowywaniu Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego prowadzonego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko

Zgodnie z art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych, dalej: „RODO”) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1), informuję, że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Aleje Jerozolimskie 134, 02-305 Warszawa, zwany dalej „Administratorem danych”.
2. Pani/Pana dane osobowe przetwarzane są w celu realizacji działania jakim jest zapewnienie udziału społeczeństwa w opracowywaniu projektu dokumentu pn.: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego prowadzonego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, procedowanego przez Administratora danych.
3. Odbiorcą Pani/Pana danych osobowych są pracownicy Administratora danych, dla których jest to niezbędne do wykonywania ich obowiązków oraz podwykonawcy, czyli podmioty, z których usług korzystamy przy przetwarzaniu Pani/Pana danych, tj. wsparcie IT, a także w uzasadnionych przypadkach inne podmioty uprawnione na podstawie odrębnych przepisów prawa, w tym Ministerstwa oraz inne organy publiczne.
4. Podstawą przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. c RODO, tj. konieczność wypełnienia obowiązków prawnych ciążących na Administratorze danych, wynikających z przepisów ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko.
5. Podanie danych osobowych jest dobrowolne. Posiada Pani/Pan prawo do:
 - żądania dostępu do treści swoich danych osobowych, ich sprostowania lub ograniczenia przetwarzania,
 - wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych osobowych w zakresie w jakim przetwarzanie nie wynika z obowiązku prawnego ciążącego na Administratorze danych,
 - wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.
6. Pani/Pana dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.
7. Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane przez Administratora danych przez okres do 25 lat, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 6 ust. 2 ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2018 r. poz. 217, ze zm.), a następnie wraz z dokumentacją zostaną przekazane do właściwego archiwum państwowego jako materiał archiwalny.