



## URZĄD GMINY NADARZYN

ul. Mszczonowska 24

05-830 Nadarzyn

tel. 22 729 81 85, fax. 22 729 81 75,  
[gmina@nadarzyn.pl](mailto:gmina@nadarzyn.pl), [www.nadarzyn.pl](http://www.nadarzyn.pl)

Nadarzyn, dn. 09.03.2020r.

GG.6810.2.12.2020.AR

**Centralny Port Komunikacyjny  
sp. z o.o.  
Aleje Jerozolimskie 134,  
02-305 Warszawa**

Gmina Nadarzyn składa stanowczy sprzeciw do projektowanego przebiegu Autostradowej Obwodnicy Warszawy korytarzem (z załącznika nr 2 „Strategicznego Studium Lokalizacyjnego Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego”) wariant zielony i granatowy, biegnącym m.in. przez gminę Nadarzyn tj. przez tereny obrębu Krakowiany i Wola Krakowiańska.

1. W dokumentach planistycznych Gminy Nadarzyn (Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Nadarzyn oraz Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego dla tych rejonów a także w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego nie ma zabezpieczonych „korytarzy” pod tą drogę. Proponowany przebieg omawianych wariantów (zielony i granatowy) tej autostrady w dużej części wiedzie przez tereny mocno zurbanizowane, a w terenie naszej Gminy przez tereny w całości przeznaczone w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Gminy pod tereny mieszkaniowe. Mieszkańcy okolicy objętej proponowanymi przebiegami autostrady nie mieli świadomości, że tuż obok nich może powstać tego typu inwestycja. Wielu z nich zamieszkało na tych terenach ze względu na bliskość przyrody i malowniczy krajobraz często inwestując duże pieniądze w budowę domu. Lokalizacja autostrady tuż obok ich domostw narusza zaufanie obywateli do Państwa i godzi w ich interesy.

Ponadto 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. Tymczasem zaproponowany przebieg obwodnicy przebiega około 30 km od centrum Warszawy.

2. Proponowany wariant przebiegu trasy wiedzie przez obszary cenne przyrodniczo.

- W sąsiedztwie proponowanej autostrady, zlokalizowane są dwa rezerваты przyrody „Młochowski Łęg” i „Młochowski Grąd”. Celem utworzenia w/w rezerwatów była ochrona szczególnie cennych przyrodniczo terenów. W przypadku rezerwatu „Młochowski Łęg” jest to zachowanie lasu łęgowego jesionowo – olszowego oraz fragmentów lasu grądowego w dolinie rzeki Utraty, natomiast dla rezerwatu „Młochowski Grąd” jest to zachowanie fragmentów naturalnych zbiorowisk leśnych z zespołami grądu wysokiego i boru mieszanego. Na terenie rezerwatu przeważają starodrzewia sosnowe i dębowe w wieku 135-170 lat. Umieszczenie autostrady w najbliższej okolicy w/w rezerwatów wpłynie na zaburzenie w nich równowagi ekologicznej.
- Proponowany przebieg drogi będzie przebiegał przez tereny Warszawskiego Obszaru Chronionego. Jedną z ważniejszych funkcji, jaką pełni Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu jest funkcja korytarza ekologicznego umożliwiającego migrację roślin, zwierząt i grzybów. Jest to rodzaj łącznika pomiędzy cennymi przyrodniczo obszarami. Obszar ten pełni również funkcję otuliny tj. terenu zabezpieczającego inne formy ochrony przyrody przed zagrożeniami zewnętrznymi, wynikającymi z działalności człowieka. Tak duża inwestycja jak budowa autostrady spowoduje zanik tego korytarza, odizolowanie wielu gatunków przyrodniczych i ich utratę z mazowieckiego krajobrazu oraz nieodwracalną utratę elementów krajobrazu chronionego.
- Umieszczenie autostrady w wariantach zielonym i granatowym obejmuje również teren Leśnego Kompleksu Promocyjnego „Lasy Warszawskie” w skład którego wchodzi również Las Młochowski. Lasy te, to „największy filtr cywilizacyjny” pomiędzy aglomeracją warszawską a przyrodą. Obszary zielone tego rejonu (a w szczególności południowo-zachodniej strony W-wy) powinny być szczególnie chronione i rozwijane. Budowa autostrady z pewnością nie wpisuje się w ochronę tych rejonów i walkę ze smogiem.

Z ekonomicznego punktu widzenia ze względu na wysokie koszty wykupu gruntów na trasie ww. planowanego przebiegu trasy S-10 ten wariant wydaje się wysoce niewłaściwy.

Wobec powyższego Gmina Nadarzyn postuluje poprowadzenie „dużej obwodnicy Warszawy” w pasie obecnego przebiegu DK 50, zgodnie z przebiegiem wskazanym w Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, tym bardziej, że część gmin w swoich dokumentach planistycznych ma już zabezpieczone korytarze pod realizację dużej obwodnicy Warszawy.