

Szanowny Pan
Robert Soszyński
Zastępca Prezydenta
m.st. Warszawy

Szanowny Panie Prezydencie,

Obecnie podjęto działania związane z inwestycją drogi dojazdowej do Centrum Handlowego Wola Park. (myląco nazwana drogą Górczewska-Dywizjonu 303)

Inwestycja ta jest realizowana w formule partnerstwa Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID) i prywatnego inwestora – spółkę Ingka Centres Polska sp. z o.o. (inwestor).

Wyrażamy **stanowczy protest** wobec przedstawionej przez inwestora prywatnego koncepcji inwestycji drogowej. Uważamy, że jest ona wbrew interesowi publicznemu, a jej realizacja jest niezgodna z prawem, co szczegółowo przedstawiamy i argumentujemy poniżej.

Jednocześnie podkreślamy, że inwestor prywatny przedstawia nieprawdziwe i nierzetelne informacje i z pełną świadomością wprowadza opinię publiczną oraz Urząd Miasta w błąd. Zaslania się przy tym – niestety bardzo cynicznie - interesem publicznym, by tak naprawdę realizować swój partykularny interes kosztem społeczności lokalnej i okolicznych mieszkańców, wycinając przy tym kilkudziesięcioletnie drzewa i niszcząc populacje gatunków zwierząt objętych ścisłą ochroną w Polsce. W tej sytuacji realizowanie inwestycji drogowej finansowanej przez Ingka Centres mającej na celu zwiększyć odwiedzalność centrum handlowego, a w konsekwencji przychody generowane przez obiekt Wola Park w trybie Specustawy jest działaniem **skandalicznym** i w naszej opinii bezprawnym.

Przedstawiliśmy inwestorowi prywatnemu długą listę norm prawnych, które lekceważy, nadużywa, jak i łamie. W związku z powyższym zamierzamy aktywnie oprotestowywać koncepcję omawianej inwestycji drogowej. Niniejszym pismem informujemy Pana Prezydenta, o naszym zdaniem, nagannych działaniach inwestora. Informację taką prześlemy również stosownym organom m.in. wydającym decyzje o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Biorąc pod uwagę podejście inwestora, w tym stosunek do obowiązujących norm prawnych, jesteśmy gotowi by w odpowiednim czasie, w razie konieczności, skierować sprawę na drogę postępowania sądowego, oraz użyjemy wszystkich możliwych i zgodnych z obowiązującym prawem i nam dostępnych środków do nagłośnienia sprawy i zablokowania inwestycji w obecnej koncepcji.

Z przykrością stwierdzamy, że próba dialogu z inwestorem prywatnym **jest lekceważona przez tego inwestora**. Nie wykazuje on żadnej dobrej woli i chęci do dyskusji, czy spotkań w tej sprawie. Nie jest w stanie przedstawić alternatywnej koncepcji, która mogłaby uwzględniać interes mieszkańców.

Jako **mieszkańcy Warszawy Woli w tym również działkowcy ROD KOŁO II** stanowczo sprzeciwiamy się budowie tej drogi wg. przedstawionego projektu. Uważamy, że realizacja takiej inwestycji nie uwzględnia opinii publicznej i w żaden sposób nie jest zgodna z interesem mieszkańców, a jedynie z interesem prywatnego inwestora, który dzięki tej drodze będzie mieć lepszy dojazd dla dostaw do swojego centrum handlowego (aspekt finansowy a nie publiczny).

Przede wszystkim przed podpisaniem takiej umowy powinny zostać przeprowadzone konsultacje społeczne, żeby zasięgnąć opinii mieszkańców w tej istotnej kwestii. Najczęściej konsultacje bowiem dotyczą planów zagospodarowania przestrzennego lub nowych inwestycji. Mają również uzasadnienie w prawie – poniżej dla przypomnienia lista podstawowych dokumentów:

1. Ustawa 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,
2. Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym,
3. Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym,
4. Uchwała Nr LXI/1691/2013 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 11 lipca 2013 r. w sprawie zasad i trybu przeprowadzania konsultacji z mieszkańcami m.st. Warszawy,
5. Zarządzenie Nr 1794/2019 Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wprowadzenia regulaminu postępowania w Urzędzie m.st. Warszawy w związku z przeprowadzanymi konsultacjami z mieszkańcami m.st. Warszawy.

Dobry zwyczaj nakazuje, żeby takie konsultacje odbyły się zgodnie z tymi przepisami – tak jak to ma miejsce w przypadku innych inwestycji publicznych.

Poprosiliśmy już Radnych Dzielnicy Warszawa-Wola i Rady m.st. Warszawy o interpelacje, w których będą wnioski o przeprowadzenie takich konsultacji. Wiemy, że takie interpelacje powstały i zabiega o nie Burmistrz Dzielnicy Wola Pan Krzysztof Strzałkowski. Jednocześnie obecnie na osiedlu Koło jest przeprowadzana zbiórka podpisów mieszkańców, którzy chcą w tej

materii się wypowiedzieć.

Niezależnie od tego należy zaznaczyć, że Ingka Centres powołuje się na Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy z 2006 roku.

Abstrahując od tego, że dokument ten został stworzony 14 lat temu i wielu sprawach zwyczajnie się zdezaktualizował, to trzeba zauważyć, że wskazywany przebieg drogi w przedstawianej koncepcji **jest zupełnie inny** niż w Studium, bo łączy ulicę ks. Janusza z ulicą Górczewską, a nie tak jak w Studium ulicę Dywizjonu 303 z ulicą Górczewską. Można tu jeszcze dodać, że jest to **jedynie** Studium a nie Plan Zagospodarowania Przestrzennego, co również osłabia argumentację inwestora.

Materiały prasowe i adres strony (www.gorczevska-dywizjonu303.pl) wprowadzają w błąd, bo ten projekt nie jest połączeniem tychże ulic.

Należy też zauważyć, że Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego Urzędu m.st. Warszawy odnosząc się do projektu budowy drogi twierdzi, że **proponowane rozwiązania nie są zgodne z ustaleniami aktu prawa miejscowego** – planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Ulrychowa w rejonie ul. Ks. Janusza.

Dojazd do Centrum Handlowego Wola Park był utrudniony podczas budowy metra na odcinku Rondo Daszyńskiego - ks. Janusza i w tym czasie planowana droga mogła być alternatywą, chociaż również wtedy mieszkańcy wypowiedzieli się negatywnie o tej inwestycji.

Obecnie ulica Górczewska została otwarta i klienci Wola Park mają udrożnioną ulicę Górczewską od wschodniej strony. Jednocześnie trzeba zauważyć, że w listopadzie 2021 roku ulica Górczewska będzie już w pełni przejezdna, więc budowa opiniowanej drogi będzie bezcelowa, bo dojazd do centrum handlowego będzie już normalny – z obu stron. Klienci, którzy będą jechać ze strony Bemowa czy Bielń będą mogli dojechać do centrum handlowego ulicą Górczewską od strony zachodniej lub ks. Janusza i ulicą Górczewską od strony wschodniej. Dodatkowo jako jedyne centrum handlowe w Polsce Wola Park będzie miało bezpośrednie połączenie ze stacją metra, co jest naprawdę dobrym rozwiązaniem dającym Wola Park wystarczającą liczbę odwiedzających, gwarantując odpowiednie przychody dla wynajmujących ich powierzchnie handlowe. Przypominamy, że otwarcie stacji Ulrychów jest zaplanowane w przyszłym roku i z informacji prasowych wynika, że harmonogram inwestycji jest zgodny z zakładanym.

Należy ponadto zauważyć, że zaproponowany łącznik w żaden sposób nie ułatwi życia mieszkańcom Bemowa (argument inwestora) ale za to zdecydowanie skomplikuje dojazd

mieszkańcom Woli Koła (ulic: ks. Janusza, Jana Brożka, Romańskiej, Łacińskiej, Traktorzystki, Astronomów, Danuty Siedzikówny) uniemożliwiając zjazd w kierunku ks. Janusza po zjechaniu ze skrzyżowania (ks. Bolesława - ks. Janusza - Dywizjonu 303 - Obozowa). Ktokolwiek jadący do tej pory od strony tego skrzyżowania w kierunku ulicy Jana Brożka będzie musiał nadłożyć drogi, co spowoduje mniej ekologiczne poruszanie się po ulicach Warszawy. Jednocześnie też trzeba zauważyć, że ulica ks. Janusza jest ulicą, którą mieszkańcy Bemowa, Woli czy Bielany mogą łatwo przedostać się do ulicy Jana Olbrachta i dalej w kierunku ulicy Kasprzaka. Zablokowanie zjazdu, o którym piszemy spowoduje wydłużenie trasy, aby dostać się do tej części miasta, co przełoży się na dodatkową emisję spalin (smog!) i czas.

Istniejący dogodny ciąg drogowy Bielany – Bemowo – Wola - Włochy zostanie przerwany. Ta zmiana chyba nie została zauważona na etapie koncepcji. Nie zostały też naszym zdaniem uwzględnione obliczenia dotyczące natężenia ruchu na ulicy ks. Janusza zarówno w kierunku północnym jak i południowym.

Inwestor argumentuje, że projektowana droga ułatwi dojazd do ul. Górczewskiej mieszkańcom Bemowa co wg. nas nie jest prawdą ponieważ planowany przebieg ulicy tak naprawdę ułatwi jedynie dojazd na parking Wola Park.

Wg. nas jedynym najlepszym rozwiązaniem poprawiającym komunikację dla mieszkańców Bemowa jest wjazd z ulicy Dywizjonu 303 w ulicę Marynin po stronie Bemowa.

Istniejąca ulica Marynin co prawda wymaga modernizacji ale nie powoduje konieczności likwidacji ogrodów działkowych ani wywłaszczania nieruchomości. Ponadto nieliczne zbudowania przy tej ulicy są usytuowane w zdecydowanie większej odległości od pasa drogi w przeciwieństwie do domów przy ul. Romańskiej (około 3 m.) przy których inwestor planuje ulicę. Połączenie Bemowa z ul. Górczewska przez ulicę Marynin ma jeszcze tę zaletę, że do zjazdu z ul. Dywizjonu 303 prowadzi ulica dwujezdniowa w przeciwieństwie do połączenia przez ulice, ks. Bolesława i ks. Janusza. Ponadto proponowany przez nas bieg ulicy prowadzi będzie wprost do parkingu „Parkuj i Jedź” oraz dalej do ul. Górczewskiej.

Koncepcja inwestycji drogi dojazdowej do Wola Park w oparciu o Specustawę jest wbrew obowiązującym normom prawnym określającym warunki ustawowe do stosowania Specustawy drogowej.

Specustawa drogowa ma wyjątkowy charakter i jej przepisy nie mogą służyć jako podstawa do szybkiego, uproszczonego przeprowadzenia procesu inwestycyjnego w przypadku, gdy nie są spełnione ustawowe przesłanki jej stosowania. Ograniczenie dopuszczalności wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej w trybie Specustawy drogowej zostało potwierdzone w aktualnym orzecznictwie sądów administracyjnych, m.in. Wojewódzkiego Sądu

Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 września 2018 r. VII SA/Wa 1649/18. Sąd w tym uzasadnieniu wskazał m.in., że w projekcie inwestycji nie uwzględniono interesu społecznego tj. interesu mieszkańców osiedla. Działania inwestora Ingka Centers mają taki sam charakter i dodatkowo są one niezgodne z Programem Ochrony Środowiska m.st. Warszawy.

Powtarzamy raz jeszcze. **Budowa właścicielowi obiektu handlowego dodatkowej drogi dojazdowej do tegoż obiektu w celu zwiększenie jego korzyści finansowych kosztem terenów zielonych, siedlisk gatunków objętych ścisłą ochroną, istotnie pogarszając warunki mieszkaniowe społeczności lokalnej, oraz naruszając przy tym własność prywatną jest działaniem wbrew interesowi publicznemu, a tym samym bezprawnym.**

Podsumowując - koncepcja inwestycji nie spełnia warunków by mogła być realizowana w oparciu o Specustawę a zasłanianie się przez inwestora w tej sytuacji interesem publicznym uważamy za działania wyjątkowo cyniczne.

Projekt drogi zakłada likwidację części ogródków działkowych (aż 23). Właściciel Centrum Handlowego Wola Park chce być uznawany jako spółka eco-friendly. Za likwidacją ogródków przemawia ekonomia, a nie eco. To sprzeczne jest ze społeczną odpowiedzialnością biznesu, która stanowi jeden z filarów każdej dużej korporacji. Ta inwestycja nie wpisuje się w Strategię Zrównoważonego Rozwoju Ikea – People & Planet Positive i jest sprzeczna z działaniami miasta stołecznego Warszawy (zatwierdzonymi m.in. w Programie ochrony środowiska dla m.st. Warszawy na lata 2017-2020 z perspektywą do 2023 r.), które są podejmowane w celu zapewnienia mieszkańcom optymalnych warunków do życia, co szczególnie podkreśla Pan Prezydent Trzaskowski.

Należy zauważyć, że **inwestycja pociągnie za sobą wycinkę wielu drzew i krzewów**, które rosną w miejscu inwestycji. Ponadto nie można pozwolić na inwestycję drogową w miejscu, gdzie jest populacja gatunków objętych ścisłą ochroną gatunkową w tym np. siedlisk rudzika (*Erithacus rubecula*), wiewiórki pospolitej, jeża, dzięcioła średniego i sójki zwyczajnej. Dysponujemy dokumentacją foto i video potwierdzającą ten fakt jak również obecność innych zwierząt, które podlegają również ścisłej ochronie gatunkowej.

Zaplanowana inwestycja drogową zakłada trasę wzdłuż wschodniej granicy ogródków, która graniczy z osiedlem Koło. Stanowić to będzie naruszenie norm dotyczących ochrony budynków mieszkalnych przed hałasem i drganiami. W koncepcji Ingka Centres nie ma żadnych informacji o planowanych zabezpieczeniach m.in. atestowanych ekranach ochronnych.

Mowa tutaj o naruszeniu norm dotyczących ochrony budynków mieszkalnych przed hałasem i drganiami określonych w:

- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie,
- DYREKTYWIE 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku,
- Przepisie art. 174 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, z późn. zm.),
- Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie dróg, linii kolejowych i lotnisk, których eksploatacja może powodować negatywne oddziaływanie akustyczne na znacznych obszarach, dla których jest wymagane sporządzanie map akustycznych, oraz sposobów określania granic terenów objętych tymi mapami (Dz.U. z 2007r. nr 1, poz.8),
- PN-87/B-02151/02 – Akustyka budowlana. Ochrona przed hałasem pomieszczeń w budynkach. Dopuszczalne wartości dźwięku w pomieszczeniach.

Osiedle Koło w części graniczącej z ogródkami działkowymi nie jest przystosowane do wzrostu poziomu hałasu i drgań. Z koncepcji wynika, że inwestycja będzie oddalona o kilka metrów od zabudowań, (ok. 3 m.) a zakładając, że będzie to droga dojazdowa m.in. dla dostaw do centrum handlowego, a więc także wykorzystywana do ciężkiego transportu towarów, (w tym dostaw nocnych) do Wola Park i Castoramy (mat. budowlane), to będzie ona generować w sposób znaczący hałas i drgania i to nie tylko dla naszego osiedla, ale również dla działkowiczów, którzy będą narażeni na podobne hałasy i wibracje, co doprowadzi do zmniejszenia znaczenia rodzinnych ogródków działkowych jako miejsca ciszy, rodzinnego odpoczynku i spokoju. Należy podkreślić, że wzrost hałasu w środowisku prowadzi do silnego i nieodwracalnego pogorszenia stanu zdrowia społeczeństwa. Komisja Europejska wskazuje, że hałas w środowisku, powodowany przez ruch drogowy, kolejowy i lotniczy, przemysł, budownictwo i inne rodzaje działalności, jest drugą – po zanieczyszczeniu powietrza – główną przyczyną przedwczesnych zgonów w UE. Jednocześnie Komisja Europejska zobowiązuje państwa członkowskie do przyjęcia planów działań dotyczących hałasu, których celem jest utrzymanie poziomów hałasu na dotychczasowym poziomie (jeżeli są zgodne z krajowymi wartościami granicznymi) lub w przypadku przekroczenia tych wartości dostosowanie ich do obowiązujących wymogów.

W folderze reklamowym widoczny jest na wizualizacjach szeroki pas zieleni z nasadzeniami, a w koncepcji pas chodnikowy graniczy z osiedlem Koło i nie ma miejsca na zieleń. Przy

montażu atestowanych ekranów ochronnych potrzebne jest odsunięcie się od granicy osiedla, żeby nie powodowały zacinienia ogródków nieruchomości położonych przy ulicy Romańskiej. Ruch drogowy w okolicy naszego osiedla będzie wiązał się też z pogorszeniem jakości powietrza poprzez wzrost emisji spalin. Należy pamiętać, że istniejące dzisiaj ogródki działkowe ROD KOŁO II są bemowskim korytarzem napowietrzającym miasto i stanowią naturalną ochronę przed hałasem i spalinami od strony przebiegającej w bliskiej okolicy trasy S8, a w przyszłości będą chronić mieszkańców Woli od skutków wybudowania Trasy N-S. Lokalizacja projektowanej drogi negatywnie wpłynie na wartość nieruchomości położonych przy ulicy Romańskiej. Nie wiemy, czy ZMID przewidział odszkodowania dla mieszkańców i działkowców.

Jak z powyższego wynika, inwestycja jest przede wszystkim partykularnym interesem inwestora (droga dojazdowa do jego centrum handlowego) a nie interesem publicznym (jest z nim sprzeczna), i stosowanie w tym przypadku trybu Specustawy by zrealizować inwestorowi drogę dojazdową do jego centrum handlowego jest bezpodstawne, szczególnie przy braku planów zagospodarowania przestrzennego.

Podsumujmy. **Obecna koncepcja drogi jest dla nas nie do zaakceptowania i wyrażamy stanowczy sprzeciw wobec inwestycji w tym kształcie.** Wskazaliśmy pierwsze nasze uwagi, które są podnoszone przez mieszkańców naszego osiedla i działkowiczów.

Nie jest też naszym celem uzyskanie odszkodowania z tytułu tej inwestycji, bo dla nas ważny jest komfort mieszkania i korzystania z działek, ochrona naszego zdrowia i interesuje nas tylko jakość naszego życia, która może być drastycznie obniżona w wyniku zrealizowania planowanej inwestycji.

Domagamy się aby nasz głos w tej sprawie został uwzględniony. Mamy solidne argumenty, które nie mogą zostać zlekceważone i powinny być m.in. podstawą do zmiany koncepcji przebiegu planowanej ulicy. Rozumiemy interes prywatnego inwestora, ale podzielamy zdanie ekspertów (w tym np. Adriana Furgalskiego Wiceprezesa Zespołu Doradców Gospodarczych TOR), którzy mówią, że mimo tego, że inwestycja powstaje za prywatne pieniądze, to nie oznacza to, że można zezwolić na inwestycję, która wywołuje zdecydowany protest wielu osób.

Załączniki:

1. Lista podpisów mieszkańców SM KOŁO
2. Lista podpisów działkowców i użytkowników ROD KOŁO II

do wiadomości:

1. Krzysztof Strzałkowski, Burmistrz Dzielnicy Warszawa-Wola
2. Ewa Malinowska-Grupińska, Przewodnicząca Rady m.st. Warszawy
3. Ewa Statkiewicz, Przewodnicząca Rady Dzielnicy Warszawa Wola
4. aa