|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| F:\_GB\_Wzory\Gddkia_.png | | |  |  |  | | F:\_GB\_Wzory\SPI_2.png |
| **Formularz Opinii**  **dla projektu pn.:** **wykonanie Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego drogi krajowej nr S16 na odcinku: Raczki – Knyszyn wraz z Analizą  i Prognozą Ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie Decyzji Środowiskowej** | | | | | | | |
| *Szanowni Państwo,*  *w związku z realizacją Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego dla zamierzania inwestycyjnego planowanej drogi krajowej nr S16 na odcinku: Raczki – Knyszyn zachęcamy Państwa do wypełnienia poniższej ankiety.*  *Państwa głos wyrażony poprzez niniejszy formularz jest dla nas bardzo ważny i będzie niewątpliwą pomocą przy realizacji projektu, który ma służyć nam wszystkim.*  *Z wyrazami szacunku,*  *Benedykt Bilkiewicz*  *Główny Projektant* | | | | | | | |
| Nazwa Jednostki Organizacyjnej / Interesariusz Projektu/ Imię i nazwisko osób prywatnych | Podaj nazwę jednostki organizacyjnej, nazwę organizacji lub imię i nazwisko jeśli osoba prywatna | | | | | | |
| Rodzaj Jednostki Organizacyjnej / Interesariusza Projektu\* |  | Jednostka samorządu | | |  | Organizacja pozarządowa | |
|  | Zarządca infrastruktury | | |  | Przedsiębiorstwo / Firma prywatna | |
|  | Państwowa jednostka organizacyjna | | |  | Osoby prywatne | |
| Dane kontaktowe\*\* | Podaj dane kontaktowe lub adres | | | | | | |
| \* - Prosimy o zaznaczenie odpowiedniej pozycji;  \*\* - Wskazane dane kontaktowe pozwolą nam precyzyjniej i szybciej informować Państwa o organizacji kolejnych ewentualnych spotkań informacyjnych. Na przykład adres lub adres email. | | | | | | | |
| **Instrukcja dla respondentów:**  *Zapoznanie się z materiałami informacyjnymi dostępnymi w siedzibie gmin lub udostępnionymi na stronie internetowej projektu*  [**http://s16-elk-knyszyn.pl/**](http://s16-elk-knyszyn.pl/)  *Na kolejnych stronach niniejszego formularza wskazujemy wybrany korytarz przebiegu drogi S16, które ewentualnie uzupełniamy własnymi uwagami do przedstawionego* ***wariantu 4 trasy S16****. Wprowadzamy w szczególności następujące opinie/informacje:*   * *dane i informacje, np.: dotyczące planowanych przez Państwa zamierzeń inwestycyjnych lub organizacyjnych mogących wpłynąć na przebiegi projektowanych wariantów ,* * *informacji o ewentualnych ryzykach i potencjalnych punktach konfliktowych biorąc pod uwagę np.: nastroje społeczne w odniesieniu do poszczególnych wariantów,* * *inne uwagi i pytania do prezentowanych materiałów.*   *Wskazanie w odpowiednich polach formularza Państwa potrzeb i oczekiwań odnośnie poszczególnych rozwiązań.* | | | | | | | |
| ***Wypełnione ankiety prosimy przesłać w terminie do 24.09.2021r. pocztą elektroniczną na adres email:***  [konsultacje@s16-elk-knyszyn.pl](mailto:konsultacje@s16-elk-knyszyn.pl)  ***lub pocztą na adres naszej firmy:***  ***Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.***  ***Al. Jerozolimskie 96***  ***00-807 Warszawa***  Formularz opinii w wersji edytowalnej pdf lub Word mogą Państwo pobrać bezpośrednio z naszej strony internetowej: [**http://s16-elk-knyszyn.pl/**](http://s16-elk-knyszyn.pl/) | | | | | | | |

|  |
| --- |
|  |

|  |  |
| --- | --- |
| **Opinia oraz uwagi do przedstawionego przebiegu wariantu 4 trasy S16 (wariant alternatywny)** | |
| 1. Natężenie i struktura ruchu pojazdów. Zgodnie z danymi ze stacji ciągłych pomiarów ruchu na drogach krajowych w województwie podlaskim, średni dobowy ruch roczny na drodze krajowej nr 8 w roku 2019 (10 713 pojazdów) był o 38% większy niż na drodze krajowej nr 65 (7 753 pojazdów). Liczba pojazdów na DK nr 8 stale rośnie. W latach 2017/2019 liczba pojazdów wzrosła o 22% a w latach 2018/2019 o 8%. W tych samych latach ruch pojazdów na DK 65 wzrósł zaledwie o 6% i 1%.Z danych GDDKiA wynika, że na DK 65 ruch jest zdominowany przez pojazdy lekkie. Pojazdy ciężkie stanowią na tym ciągu drogowym zaledwie 12% wszystkich pojazdów. Z diametralnie inną sytuacją mamy do czynienia w przypadku DK 8, gdzie aż 40% wszystkich pojazdów stanowiły w roku 2019 pojazdy ciężkie. W ciągu roku 2019 DK 8 przejechało ok. 1 579 355 pojazdów ciężkich podczas gdy DK 65 zaledwie 345 655, co oznacza że przez DK 8 przejeżdża blisko 5 razy więcej pojazdów ciężkich rocznie. 2. Koszty budowy. Proponowany wariant połączenia Via Baltica i Via Carpatia przez odcinek Knyszyn-Ełk jest nieracjonalny z ekonomicznego punktu widzenia. Oba szlaki transportowe mogłyby zostać połączone ze sobą w pobliżu Augustowa poprzez węzeł Raczki a dalej ruch powinien się przemieszczać po przebudowanej drodze krajowej S-8 na odcinku Augustów-Białystok. Warto zauważyć, że na trasie tej w ostatnim okresie dokonano od strony Białegostoku częściowej przebudowy do standardu drogi ekspresowej, co było konsekwencją dużego obciążenia ruchem drogi krajowej nr 8. W ramach rządowego „Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030” zaplanowane do realizacji zostały obwodnice: Białobrzeg, Augustowa (w ciągu DK nr 16), Suchowoli i Sztabina, które w naturalny sposób stałyby się częścią nowego szlaku co pozwoliłoby osiągnąć znaczne oszczędności kosztów budowy połączenia. Dodatkowym kosztem budowy w wariancie Knyszyn-Ełk będzie konieczność częściowej rozbiórki oraz znaczne koszty przebudowy obiektów inżynierskich i rampy przeładunkowej w Osowcu w związku z kolizją z planowaną przebudową linii E75 w ramach budowy „Rail Baltica” jak również niekorzystne warunki geologiczne w dolinie Biebrzy. Należy zwrócić uwagę, że sama konieczność budowy estakady nad Biebrzą (o długości od 660 do blisko 1200 m.) w tym wariancie podniesie koszt inwestycji o min. 200 mln zł w stosunku do wariantu Augustów-Białystok.Biorąc pod uwagę już poniesione i planowane do poniesienia nakłady znacznie bardziej racjonalne wydaje się kontynuowanie planowanych połączeń w oparciu o odcinki już istniejące czy też projektowane na ciągu komunikacyjnym Augustów-Białystok. 3. Koszty eksploatacji. Należy również zauważyć, że koszty eksploatacji nowego połączenia przez użytkowników byłyby wyższe dla wariantu Ełk-Knyszyn. Ciężarówki przemieszczające się w obie strony z krajów bałtyckich poprzez Via Baltica, a następnie Via Carpatia na południe Europy w wariancie połączenia przez Ełk (węzeł Guty) miałyby do pokonania znacznie dłuższy odcinek niż w przypadku połączenia obu szlaków w pobliżu Augustowa. Biorąc pod uwagę dane ze stacji pomiarowych GDDKiA prognozowane rezultaty GPR 2020, przy średniej dobowej liczbie 4327 pojazdów ciężkich dziennie (DK 8 Kumiała) i konieczności pokonania trasy dłuższej o ok. 40 km, roczne spalanie wyniosłoby ponad 20 mln litrów paliwa a emisja z tym związana wyniosłaby ok. 52 tys ton CO2 rocznie. Roczny koszt eksploatacji takiego połączenia z tytułu samych kosztów paliwa wyniesie ok 110 mln zł do poniesienia przez firmy przewozowe. Należy mieć przy tym na uwadze, że przewoźnicy będą starali się poruszać najkrótszą czyli najtańszą trasą i w dalszym ciągu będą wybierali DK 8 Augustów-Białystok. Podlascy przedsiębiorcy i przewoźnicy za najważniejszy uważają w tym momencie odcinek Augustów – Białystok. Oprócz znacznie wyższych kosztów transportu oznaczałoby to poważne konsekwencje dla środowiska naturalnego w związku z wyższą emisją CO2 do atmosfery, co stoi w sprzeczności z wytycznymi Komisji Europejskiej w zakresie gospodarki niskoemisyjnej. 4. Kwestie środowiskowe. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że połączenie Ełk-Knyszyn będzie wiązało się ze znacznymi szkodami przyrodniczymi. Porównanie 4 wariantów realizacji inwestycji pokazuje, że najmniej szkodliwym dla środowiska wariantem jest połączenie przez Sztabin, Suchowolę i Białobrzegi. Wariant 4 wpływa na 32% form ochrony przyrody i 30% głównych korytarzy ekologicznych, podczas gdy 3 warianty podstawowe są znacznie bardziej szkodliwe, a ich oddziaływanie zmierzono w przedziale 43%-57%.Wybór wariantu 4 oznacza również najkrótsze kolizje z wybranymi formami ochrony przyrody: - 0,56 km z Biebrzańskim Parkiem Narodowym (Wariant 1- 2,4 km czyli blisko 5 razy więcej); - 2,5 km z SOOS Natura 2000 – Dolina Biebrzy (Wariant 3 - 14,5 km czyli blisko 7 razy więcej); - 12,2 km z OSO Ptaków Natura 2000 Ostoja Biebrzańska (Wariant 3 – 23 km czyli blisko 2 razy więcej); - 0,56 km z Obszarami wodno-błotnymi konwencji RAMSAR (Wariant 4 – 2,4 km czyli blisko 5 razy więcej). Niekorzystne warunki geologiczne w Dolinie Biebrzy powodują, że najbardziej optymalny ze środowiskowego i finansowego punktu widzenia jest wariant 4. Pragnę zauważyć, iż swój sprzeciw wobec przebiegu przez dolinę Biebrzy w korytarzu Ełk-Knyszyn wyraziły Rada Naukowa Biebrzańskiego Parku Narodowego oraz liczne NGOsy w tym Fundacja dla Biebrzy, Fundacja Greenmind, Fundacja WWF Polska. 5. Spójność terytorialna województwa podlaskiego. Chciałbym podkreślić, iż brak dogodnych połączeń komunikacyjnych stanowi podstawową barierę rozwoju północnej części regionu. Realizacja połączenia ekspresowego pomiędzy Augustowem i Białymstokiem utworzyłoby kręgosłup komunikacyjny regionu niezbędny dla potrzeb mieszkańców, przedsiębiorców, inwestorów i turystów przemieszczających się na osi północ-południe województwa. Biorąc pod uwagę powyższe, decyzja o wyborze wariantu połączenia obu szlaków S 61 i S 19 powinna być podjęta z uwzględnieniem wszystkich merytorycznych i racjonalnych argumentów. Przytoczone wyżej argumenty pokazują, że połączenie drogi ekspresowej Via Carpatia z Via Baltica poprzez węzeł Raczki jest optymalnym i najlepszym rozwiązaniem. | |
| **Który z przedstawionych korytarzy przebiegu drogi S16 uważasz za najkorzystniejszy:** | |
| Korytarz podstawowy  S16-Wariant 1,2,3 (Knyszyn-Mońki-Goniądz-Osowiec-Grajewo-Guty) + S61 (Guty – Ełk – Raczki) | Korytarz alternatywny  S19 (Knyszyn-Korycin) + S16-Wariant 4 alternatywny (Korycin-Suchowola-Sztabin-Augustów-Raczki) |
| Uzasadnienie (opcjonalne): | |
| Jak wyżej. | |
| **Inne wnioski:** | |
| (opcjonalne) | |
| Jak wyżej. | |

***Klauzula informacyjna o ochronie danych osobowych:***

1. *Zgodnie z art. 13 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dn. 27.04.2016 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 rozporządzenia o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119, s.1), dalej „RODO”, Zamawiający informuje, iż:*
   1. *Administratorem danych osobowych Wykonawcy jest spółka Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o., Al. Jerozolimskie 96, 00-807 Warszawa,*
   2. *w celu zagwarantowaniu pełnej ochrony danych, a także swobodnego dostępu do niezbędnych informacji o procesach ich przetwarzania, a także przysługujących prawach Administrator udostępnia adres e-mail, pod którym można skontaktować się z Administratorem w razie pojawienia się pytań lub wątpliwości dotyczących ochrony danych osobowych:* ***warszawa@schuessler-plan.com***
2. *Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o. przetwarza zebrane od Państwa dane osobowe  
   (na podstawie art. 6 ust. 1 lit. e i f RODO) wyłącznie w celu i zakresie niezbędnym do realizacji umowy zawartej pomiędzy Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o. a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad dotyczącą opracowania pn. Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego drogi krajowej nr S16 na odcinku: Ełk – Knyszyn wraz z Analizą i Prognozą Ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie Decyzji Środowiskowej.*
3. *Odbiorcą Państwa danych osobowych będzie Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych.*
4. *Dane przetwarzane będą przez okres niezbędny do wypełnienia celów opisanych w niniejszej informacji powyżej tzn. przez okres trwania umowy łączącej Schuessler Plan Inżynierzy Sp. z o.o. z Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad.*
5. *Podanie danych osobowych nie jest warunkiem ustawowym lub umownym, a osoba podająca dane osobowe udostępnia je dobrowolnie w celu określenia lokalizacji i umożliwienia ewentualnego kontaktu przy realizacji studium jw. Niepodanie danych dotyczących: imienia, nazwiska oraz adresu uniemożliwi ewentualny kontakt, natomiast brak udostepnienia numeru działki uniemożliwi stwierdzenie czy Państwa nieruchomość znajduje się w obrębie projektowanych wariantów drogi ekspresowej S16.*
6. *Przysługuje Państwu prawo:* 
   1. *dostępu do treści swoich danych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania,*
   2. *żądania od Administratora dostępu do swoich danych osobowych, ich sprostowania, usunięcia lub ograniczenia przetwarzania danych osobowych,*
   3. *wniesienia sprzeciwu wobec takiego przetwarzania,*
   4. *przenoszenia danych,*
   5. *cofnięcia zgody na przetwarzanie danych osobowych,*
   6. *wniesienia skargi do organu nadzorczego.*
7. *Dane osobowe nie podlegają zautomatyzowanemu podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.*

***ZGODA NA PRZETWARZANIE DANYCH OSOBOWYCH***

*Ja niżej podpisany wyrażam zgodę na przetwarzanie danych osobowych związanych z opracowaniem i realizacją Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego drogi krajowej nr S16 na odcinku: Raczki – Knyszyn wraz z Analizą i Prognozą Ruchu oraz materiałami do wniosku o wydanie Decyzji Środowiskowej i jednocześnie oświadczam, że podaję dane osobowe dobrowolnie i że są one zgodne z prawdą oraz że zapoznałem/łam się z treścią klauzuli informacyjnej, w tym z informacją o celu i sposobach przetwarzania moich danych osobowych.*

*Data: 13 września 2021*

*…………………………………………….*

***(podpis)***

Map

Description automatically generated with medium confidence